Nr 49
16e JAARGANG
5-12-61
10 F
WEEKBLAD
IN NEDERLAND 75 Ct



KUIFJE

HET BLAD VOOR DE JEUGD VAN 7 TOT 77 JAAR

VOLGENDE WEEK VIEREN WE DE TERUGKEER VAN...



HOEMPA PA!

UDERZO

SINTERKLAAS KAPOENTJE, LEG WAT IN MIJN SCHOENTJE !...



HET heerlijke Sinterklaasfeest is weer aangebroken en jong en oud is ongeduldig om de pakjes die voor de schoorsteen uitgestald liggen open te maken.

De Heilige Man heeft het echter ontzettend druk en het is best mogelijk dat hij iemand vergeten heeft. We zouden je dus willen vragen hem een handje toe te steken en aan de kinderen te denken die door de goede Sint vergeten werden. Het is steeds prettig geschenken te krijgen, doch de vreugde van anderen gelukkig te maken is nog veel groter. Je krijgt misschien zo veel snoepgoed en speelgoed dat je niet eens weet waar je eerst naar moet kijken. Zorg dan dat dit Sinterklaasfeest het mooiste van je leven wordt door anderen in je geluk te laten delen.

Kuifje

KUIFJE'S CROSS — WINNAARS VAN DE DERDE ETAPPE : STEEKWOORD LIER

VOOR de derde etappe van de Kuifje's Cross ontvingen we niet minder dan VIJFTIEN antwoorden met hetzelfde puntenaantal !

De grote winnaar werd dus, zoals in ons reglement staat, door de jury uitgeloot. Het lot viel op GRETA VAN THIENEN, Baan op Lummen, Tessenderloo, 10 jaar. Greta krijgt een abonnement van één jaar op Kuifje.

Het lot moest eveneens beslissen wie ditmaal de vijf handwoordenboeken Van Dale kregen.

Hier volgen dan de gelukkige winnaars :

JOHAN SWINNEN, 7 jaar uit Loksbergen

JOS MICHIELS, 9 jaar uit Halen

LIBERT HESELMANS, 11 jaar uit Tessenderloo

HENRI BOETS uit Deurne-Diest

JOS VERHEYEN, 16 jaar uit Vorst-Kempen

Wij herinneren er jullie aan dat de uitloting geen belang heeft voor de eindrangschikking. Alle goede antwoorden met een hoog puntenaantal behouden hun kans op de grote prijs.

Nog even geduld ! De jury werkt op volle toeren en de einduitslag zal bekend gemaakt worden in Kuifje nummer 50 !

Vergeet niet dat er geen correspondentie in verband met de KUIFJE'S CROSS zal gevoerd worden en dat er tegen de beslissing van de jury geen beroep kan aangetekend worden.

LEES VOLGENDE WEEK ONS:

SPECIAAL KERSTNUMMER

Opwindend !
DE KERSTNACHT VAN DE MENESTREEL

Grappig !
HOEMPA PA ZWAAIT DE STRIJDBIJL

Verbluffend !
CHLOROPHYL WAAGT EEN GOKJE

Spannend !
DE NOODKLOK LUIDT
roman door Paul Berna

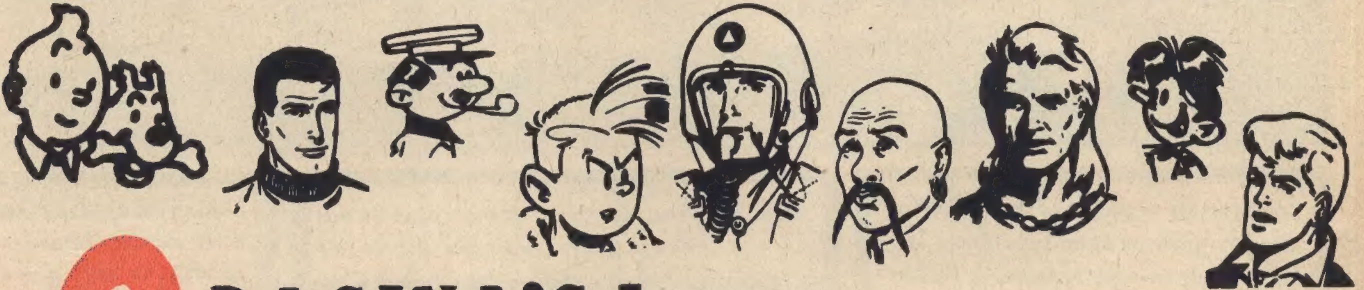
Bekoorlijk !
KERSTMIS IN BRETAGNE

Leuk !
ONZE TEKENAARS EN HUN GELIEFKOOSD SPEL

Aantrekkelijk !
KERST-VERRASSINGEN

Denderend !
DE EINDUITSLAG VAN DE KUIFJE'S CROSS

PLATEN - SPORT - SPELEN - AUTO'S met de medewerking van onze sympathieke helden.



60 PAGINA'S !

EEN ECHT KNALNUMMER !

Zorg dat je dit nummer niet mist en bestel het tijdig bij je gewone verkoper.



POM EN TEDDY

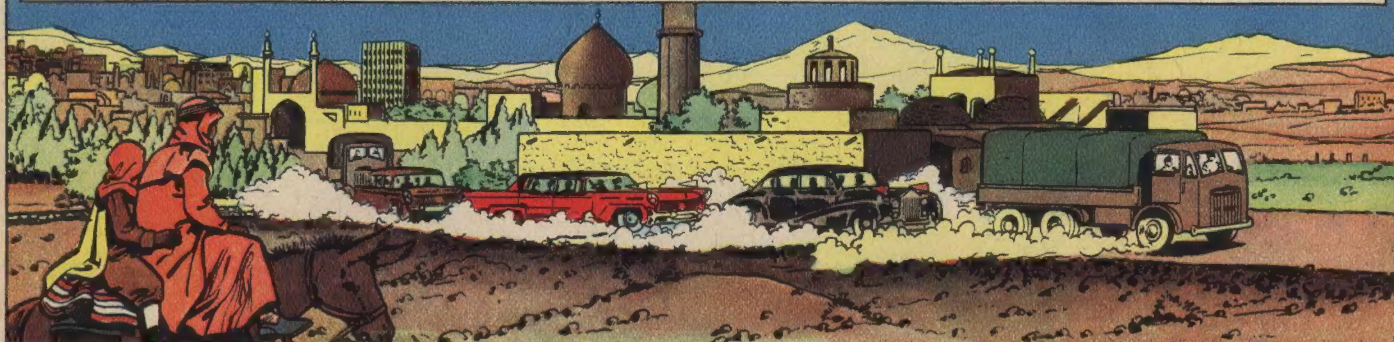
DE HELD VAN

DOOR FRANÇOIS CRAENHALS





















ARDABHAD

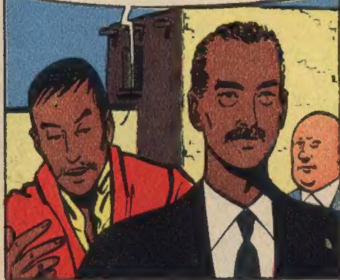
Gevaarlijke lui hebben een complot gesmeed tegen de landgenoten van Tarass Boelba, maar ze hebben buiten de waard gerekend...

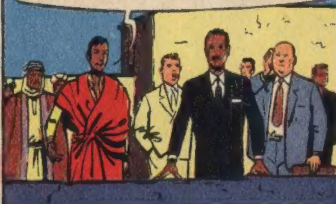






















WORDT VOORTGEZET

SPEEL MET ONS MEE!

DE VIERSCHAAR

VIER PUZZELS

Indien je aandachtig de tekeningen bekijkt dan zal je zien, dat het de onderdelen van vier gevierendeelde gezichten zijn van helden die je goed kent. Tracht de gezichten te herkennen. Indien het je niet lukt, knip dan de onderdelen uit om ze aan elkaar te passen.

2



A — een stad
B — naam van de legendarische stichter van die stad
C — naam van de dynastie die sinds 1613 over Rusland regeerde
D — naam van een grote figuur uit een tragedie van Shakespeare



A — een stad
B — naam van een beroemd racer
C — naam van een bedehuis
D — stad in Joegoslavië

3 VIER PUNTEN

Bekijk aandachtig de tekening en zeg dan welke punten het verst van elkaar gelegen zijn? A en B of C en D?

A .... B

C • • D

4 VIER GASTEN

Nepo heeft drie vrienden uitgenodigd. Met hun vieren maken ze zeven fouten tegen de wellevendheid. Kan je ze vinden?



TON en TINNEKE

SHOPPING

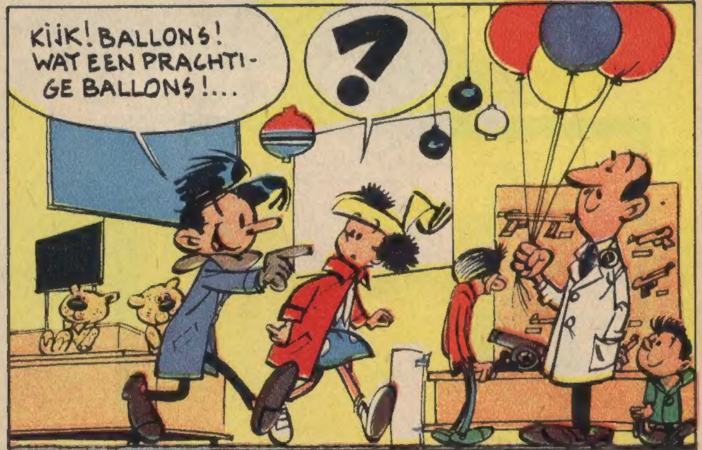
door Attanasio

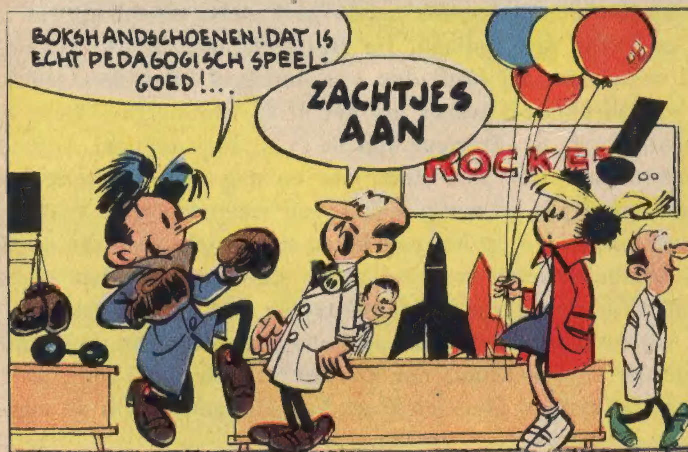








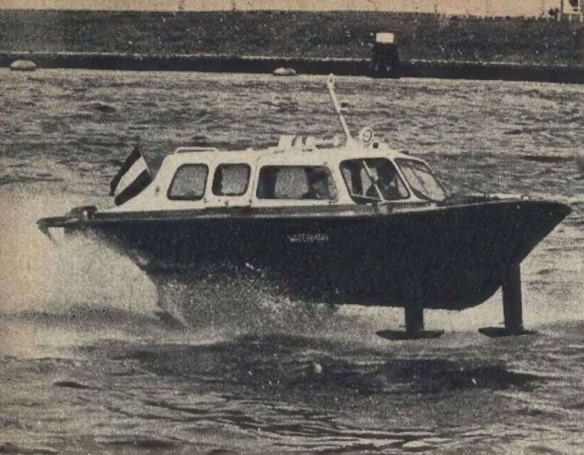









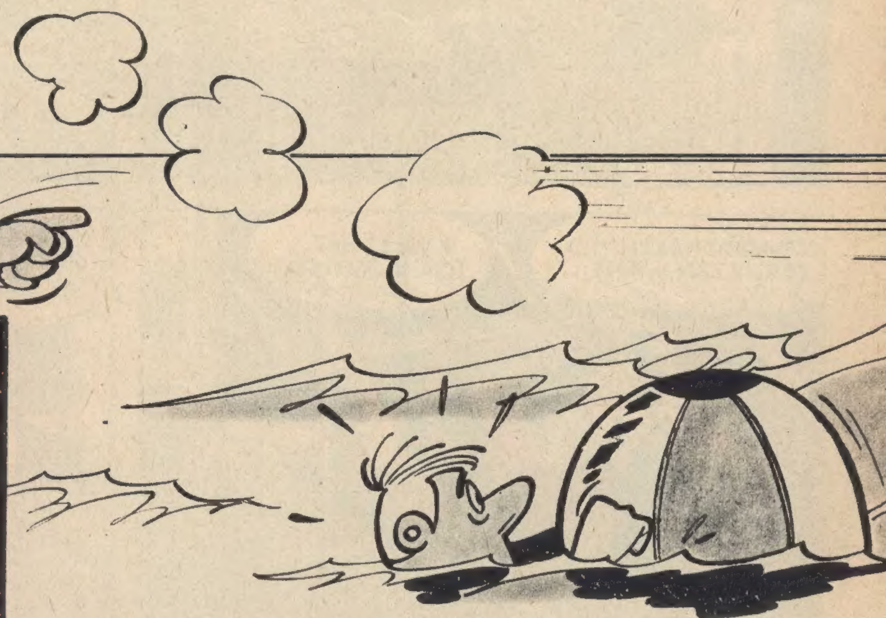




HET SCHIP VAN MORGEN ?...

MET VLEUGELBO





EEN gedurfd plan: met razendsnelle vleugelboten een vaste lijndienst onderhouden tussen de Engelse kustplaats Harwich en Hoek van Holland. De Rotterdammer M. A. W. Bos is er vol van. Maar hij heeft dan ook een heel bijzondere voorkeur voor wat beschouwd wordt als het schip-van-morgen. Deze oud-marineofficier is de directeur van de N.V. International Aquavion, een onderneming die zich sinds jaar en dag intensief bezig houdt met het ontwerpen en vervaardigen van vreemdsoortige vaartuigen, de vleugelboten. Zo op het oog lijken het sprinkhanen die op hoge poten schuimbekkend over het water stuiven. Maar hun snelheid beloopt méér dan zeventig kilometer per uur en dat betekent dat zij de verbinding over de korte, grimmige golfslag van de Noordzee in ongeveer tweeëneenhalf uur kunnen voltooien. De huidige veerboot legt de afstand Harwich-Hoek van Holland in 6 u 30 min. af.

DE techniek van het landverkeer en dat van de luchtvaart in het bijzonder, zijn aan een voortdurende ontwikkeling onderhevig. Steeds worden er hogere snelheden bereikt, steeds neemt het vermogen van voer- en vliegtuigen toe. Het verkeer te water is hierbij vergeleken achtergebleven.

Toch kan men niet zeggen dat men in de nautische wereld op zijn lauweren rust. Men is her en der druk in de weer om iets te

TEN OVER DE OCEAAN !



construeren dat op redelijke wijze de enorme weerstand van het water zou kunnen overwinnen. Afgezien van mannen als de Engelsman Donald Campbell, die met zijn duivelse *Blue-Bird* het ene snelheidsrekord na het andere verpletterde, zijn er verschillende resultaten geboekt. Men heeft daarbij de logische conclusie getrokken, dat getracht moet worden de fnuikende kracht van het water te mijden en zo kwamen er twee vindingen uit de bus, die eigenlijk beide gebaseerd zijn op vlak boven het water « varen ». Allereerst zijn daar dan de nog zeer experimentele vaar- (en ook voer-)tuigen die zich met behulp van luchtkussens kunnen verheffen en zich vervolgens met vrij grote snelheid verplaatsen. De draagvleugelboot geldt als het tweede suksesje van de intensieve speurtocht. Sinds een halve eeuw hebben verschillende uitvinders o.a. in Zwitserland en Nederland zich intensief bezig gehouden met de ontwikkeling van de vleugelboot, waarbij men er van uit ging dat de boot door middel van vleugels vrij van het water zou komen en dus de grote weerstand van het water niet meer behoefde te overwinnen. Hierdoor zouden flinke snelheden bereikt worden. Eerst na de tweede wereldoorlog leidde het onderzoek tot enige praktische resultaten. De Zwitsers waren al in een vergevorderd stadium, toen in Nederland de Aquavion debuteerde, een kort en plomp, stevig geklonken vaartuig dat uitgerust met een paar krachtige « eendevleugels » over de golven dook. Sindsdien werden verschillende prototypen gebouwd waarvan de grootste een capaciteit van 72 passagiers had.

In het kleine wereldje van de NV Aquavion gelooft men in de toekomst van de vleugelboten. Het enige wat als een groot obstakel voor de boeg ligt, is het « nieuwe » aan hun ontwerp. Zij komen met iets nieuws en daarom zijn er natuurlijk mensen die hen als idioten beschouwen. De heer Bos steekt dit niet onder stoelen of banken, als wij hem in zijn knusse kantoor in de Haagse Riouwstraat opzoeken.

« Zo'n honderdvijftig jaar geleden verging het de mensen die de eerste trein introduceerden net zo. Toen vond men dat ook belachelijk en moest er een man met een rode vlag voor de lokomotief uitlopen helemaal van Amsterdam naar Haarlem... De romp van een aquavion wordt bij zijn normale snelheid volledig boven het water gedragen, door een zogenaamde hoofdvleugel en twee voorvleugels, die onderaan voorzien zijn van brede glijvlakken. De hoofdvleugel draagt 85-90 pct. van het gewicht van de aquavion en blijft daarbij steeds grotendeels onder water. De draagkracht wordt opgewekt door een circulatiestroom van het water tegen de vleugels, juist zoals dit bij een vliegtuig het geval is. Door het « planeren » van de aquavion, het opkomen van de boeg, zijn de voorvleugels maar met een deel van het glijvlak in kontakt met het water. Naarmate de snelheid hoger wordt, neemt de « liftkracht » toe en kan daarbij ten slotte zelfs groter worden dan 50 pct. van het totale gewicht van de vleugelboot. Door deze reserve aan draagvermogen, blijven de voorvleugels altijd aan het wateroppervlak. Zij bepalen daardoor de hoogte van de boeg en zij kunnen worden beschouwd als scharnieren, waarom de aquavion draait bij snelheidsvariatie. Bij toenemende snelheid tilt de hoofdvleugel de romp geleidelijk aan uit het water, totdat deze bij topsnelheid horizontaal boven het wateroppervlak ligt. Onder het achterschip is een stabilisator gemonteerd. Deze fungeert uitsluitend als een soort hydraulische demper voor stampbewegingen, die op de golven zouden kunnen ontstaan en bevordert een komfortabele vaart. »

Een heel verhaal, dat de heer Bos schijnbaar moeiteloos vertelde in een stortvloed van woorden. Hij was van mening dat zijn aquavions het al heel ver geschopt hadden. Bijzonder ingenomen bleek hij met de zeewaardigheidsverklaring van Bureau Veritas en Lloyds Register of Shipping en de verkoop van een vleugelboot aan de rijkswaterstaat, in het begin van augustus, die nu in dienst van de deltawerken door de Nederlandse zeegaten snelt om overal golfmetingen te verrichten en waterhoogten te peilen. De kopers zijn niet over één nacht ijs gegaan, dat wil de heer Bos best toegeven. Er is proefgevaren, vele keren zelfs. Er zijn snelheden gedraaid van 60 km en men draaide er met deze snelheden bochtjes mee. Hierbij bleek dat de aquavion een draai kan maken die niet groter is dan tweemaal de lengte van het schip, terwijl men zich gedurende deze wenteling niet hoeft vast te grijpen, maar rustig kan blijven zitten. Om dit ook in smal water te proberen zijn die bochten in de Ringvaart van een grote polder uitgevoerd. Ook hier waren de resultaten verrassend en bleek verder dat het schip niet de schadelijke trekgolf veroorzaakt waarvan de oevers zo vaak te lijden hebben.

HAYE THOMAS

Vlieg mee naar pagina 46

DAN COOPER in

Het Escadrille

Dag en nacht overvliegen de piloten van het escadril















van de JAGUARS

DOOR A.WEINBERG

de streken die verwoest werden door de aardbeving



















WORDT VOORTGEZET

DE MOORD IN HET VLIEGTUIG

Verhaal door M. VASSEUR
GEILLUSTREERD door TIBET

HET was de éérste keer dat mijnheer Botermans het vliegtuig nam. Nauwelijks was de Super-Jet van de KLM opgestegen of hij had er reeds spijt over en hij besloot dat dit zijn éérste en meteen ook zijn laatste vliegtocht zou zijn. Je moet weten dat Botermans luchtziek was, ondanks de tabletjes die een vriendelijke air-hostess hem had gegeven. Botermans leunde achterover in zijn knusse zetel en voelde zich de ongelukkigste man ter wereld.

Omstreeks 10 uur 's avonds werd het grote licht gedoofd en bleven er nog alleen de schemerlampen die een zacht blauw licht verspreidden. Al de reizigers installeerden zich voor de nacht. De linker buurman van mijnheer Botermans was een breedgeschouderde Italiaan die een licht pak droeg en een bontgekleurde das. Hij had zich diep in zijn zetel laten wegzakken en hij snurkte luid. Met een diepe zucht deed mijnheer Botermans de ogen toe en, om de slaap te vinden, begon hij te tellen...

HIJ was aan 3.623 toen hij een gil hoorde. Hij opende de ogen, en hij zag de air-hostess lijkbleek bij de gordijn staan, die de kajuit van het vliegtuig scheidde van de toiletten. De air-hostess wierp een blik in de richting van de reizigers die door haar gil opgeschrikt waren, dan trok zij de gordijn snel toe en liep naar de cockpit. De reizigers bekeken elkaar verrast en vroegen zich met onrust af wat er aan de hand was. Waarom gilde de air-hostess ?

— Er is iemand ziek, zei 'n oude man met een baard.

Achter de toegeschoven gordijn kon men gestalten zien bewegen, men hoorde het geluid van stappen en van gedempte stemmen.

De air-hostess kwam terug in de kajuit en vroeg :

— Is er bij de reizigers soms een arts ?

Eén van de passagiers stond op en verdween op zijn beurt achter de gordijn.

Mijnheer Botermans keerde het hoofd naar links toe, alhoewel hij reeds wist dat de zetel van zijn linker buurman leeg was. Een kwartier te voren was de dikke Italiaan in de richting van de lavatory gelopen en hij was niet meer teruggekeerd...

Op dit ogenblik wist mijnheer Botermans dat er in het vliegtuig een moord was gepleegd. Hij had kunnen blijven zitten en praten met de andere passagiers, maar sedert zijn avontuur met de « Pokerende Gek » had mijnheer Botermans zijn ware roeping ontdekt : hij wou detective zijn !

Hij stond dus op, liep de lange gang door tot bij de gordijn en schoof die een eindje weg. Met één oogopslag had hij gezien wat er aan de hand was. De deur van de toiletten stond open en op de grond uitgestrekt lag de zware Italiaan.

De gezagvoerder van het vliegtuig praatte met de geneesheer en de air-hostess. Mijnheer Botermans hoestte even en zei :

— Ik heet Botermans. De man die daar ligt zat naast mij. Mag ik vragen wat er hier aan de hand is ?

— Keer naar uw plaats terug en laat ons met rust, zei de gezagvoerder kortweg.

— Die reiziger is zo wat een kwartier geleden naar de lavatory gegaan en het verwonderde mij reeds hem niet weer te zien komen. Is hij dood ?

— Ja.

— En de oorzaak ?

Het was de geneesheer die antwoordde :

— Met dit stuk loden buis heeft men de man een zware slag toegebracht. Hij was blijkbaar onmiddellijk dood.

— U hebt de misdaad ontdekt, nietwaar ? vroeg Botermans terwijl hij zich tot de air-hostess wendde.

— De deur van de lavatory was blijven open staan en toen ik daar voorbij ging, zag ik de man liggen.

De gezagvoerder voegde eraan toe :

— Een moord in mijn vliegtuig, dat is ontzettend ! Ik vlieg reeds meer dan tien jaar, maar zo iets heb ik nog nooit meegemaakt ! Ik zal de politie per radio verwittigen. Wij zijn gelukkig weldra ter bestemming.

— Ga naar uw plaats terug, mijnheer, zei de gezagvoerder tot Botermans. Maar, deze laatste verroerde zich niet.

— Zou het niet mogelijk zijn de schuldige te vinden ? vroeg hij.

— Dat doet de politie wel. Het is onze zaak niet !

— Goed, maar ik vertelde U toch reeds dat de man naast mij zat en dat ik hem in de richting van de toiletten heb zien lopen. Ik sliep niet, en ik weet dat twee passagiers na de Italiaan naar de toiletten zijn gegaan...

— Wat bedoelt U daarmee ?

— Dat één van de twee reizigers, die na de Italiaan hier zijn geweest, de moordenaar is ! Kent U de naam van het slachtoffer ?

Het was de hofmeesteres die antwoordde :

— De reiziger heet Gino Restelli; hij is diamantmakelaar.

— Zó, zó ! Diamant ! Dat was misschien de reden om de man te doden. De moordenaar heeft misschien de diamanten gestolen... He, wat is dat ? vroeg Botermans, en wees de gezagvoerder kleine stukjes glas aan die op de vloer waren blijven liggen.

Het waren stukjes glas afkomstig van een armbanduurwerk dat waarschijnlijk in de val werd gebroken. Het glas van het armbanduurwerk, dat het slachtoffer om de pols droeg, was inderdaad stuk.

Botermans bekeek het uurwerk en de armband in krokodillenleer zeer aandachtig. De armband was toegegespt in het laatste gaatje, alhoewel men duidelijk zien kon dat de armband, sporen van sleet vertoonde rond de vorige gaatjes.

— Wij zijn op het goede spoor, zei Botermans geheimzinnig.

— Op het goede spoor ? Ik begrijp U niet, antwoordde de gezagvoerder.

— Kom met mij mee, zei Botermans, ik zou graag twee reizigers in uw aanwezigheid enkele vragen stellen.

Enkele sekonden later ondervroeg Botermans de twee verdachten. De eerste reiziger was groot en flink gebouwd. Hij had een gebronsde gelaatskleur en koude staalblauwe ogen. Hij heette Lormier.

— Mijnheer Lormier, U bent naar de lavatory gegaan.

— Dat is juist. Ik vond de deur gesloten en daarom ben ik naar mijn plaats weergekeerd.

De tweede verdachte was een Corsikaan; hij heette Mattéi. Hij vertelde ongeveer hetzelfde. Hij had de deur van de toiletten gesloten gevonden, en was daarom naar zijn plaats weergekeerd.



— Eén van U beiden liegt, zei Botermans op rustige toon. Eén van U beiden heeft signor Rastelli neergeslagen op het ogenblik dat deze laatste de toiletten verliet.

— Dat heb ik niet gedaan! Ik bèn onschuldig, zei Mattéi.

— Ik ben het ook niet geweest. Ik ben onschuldig, verklaarde Lormier.

Botermans zuchtte en zei op stille toon :

— Laat ons hopen dat de politie de schuldige zal ontdekken.

Hoe laat is het thans, heren ?

Lormier haalde uit zijn vestzak een klein plat uurwerk en antwoordde :

— Het is vijf minuten na één uur.

Mattéi wierp een blik op zijn polshorloge en antwoordde :

— Bij mij is het reeds zeven minuten over één uur.

— Mag ik even kijken ? vroeg Botermans.

Hij boog zich over het polsuurwerk van Mattéi en bekeek het aandachtig.

— Commandant, ik geloof dat U Mattéi mag arresteren.

— Wat zegt U ? riep Mattéi verontwaardigd. U bent gek. U beschuldigt mij zonder reden en zonder enig bewijs.

— Zo gek ben ik heus niet, antwoordde Botermans, en bewijzen heb ik ook. Luister :

— Mattéi heeft de diamantmakelaar neergeslagen op het ogenblik dat deze laatste de toiletten verliet. Toen hij sloeg, raakte zijn armbanduurwerk de deur en het glas van zijn uurwerk brak. Mattéi begreep onmiddellijk dat dit detail hem zou kunnen verraden, en daarom ruilde hij de uurwerken. Hij deed zijn uurwerk Rastelli om de pols en nam zelf het uurwerk van het slachtoffer...

Mattéi was zeer bleek geworden. Hij protesteerde niet meer.

De gezagvoerder riep :

— Maar mijnheer, hoe hebt U dat kunnen raden ?

— Dat is toch zeer eenvoudig antwoordde Botermans :

Ik heb de armband in krokodillenleer — de armband die het slachtoffer thans om de pols draagt — aandachtig bekeken. Ik heb gezien dat die armband in het laatste gaatje was gesloten, terwijl men toch duidelijk zien kan dat de armband te voren in één van de vorige gaatjes werd gegespt. Dit was voor mij het bewijs dat Rastelli een uurwerk droeg dat het zijne niet was. Lormier kon niet schuldig zijn vermits hij geen polshorloge draagt.

Er bleef dus Mattéi als énige verdachte. Welnu, bekijk zijn armbanduurwerk goed. U zal merken dat het gesloten is in één van de éérste gaatjes, terwijl men duidelijk zien kan dat het armbanduurwerk te voren is gesloten geweest in het allerlaatste gaatje. Nu kan U hieruit zelf de conclusie trekken.

— Mijnheer, U bent de knapste detective die ik ooit heb ontmoet ! riep de gezagvoerder uit.

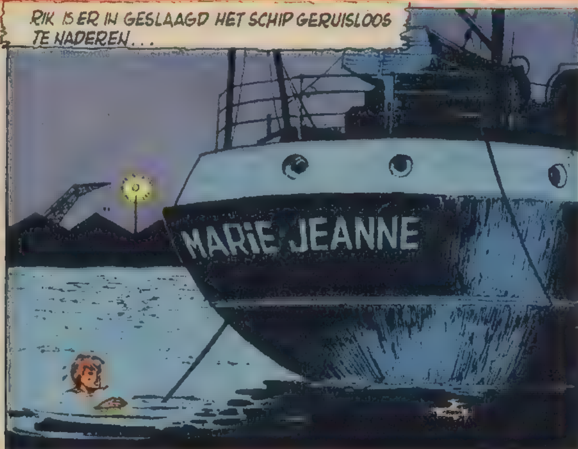
Mijnheer Botermans zuchtte en glimlachte bescheiden maar zeer gelukkig.

RIK RINGERS

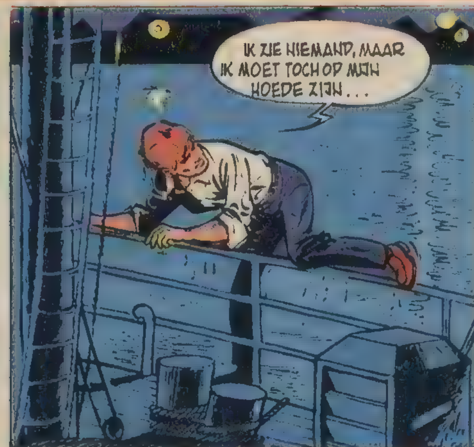


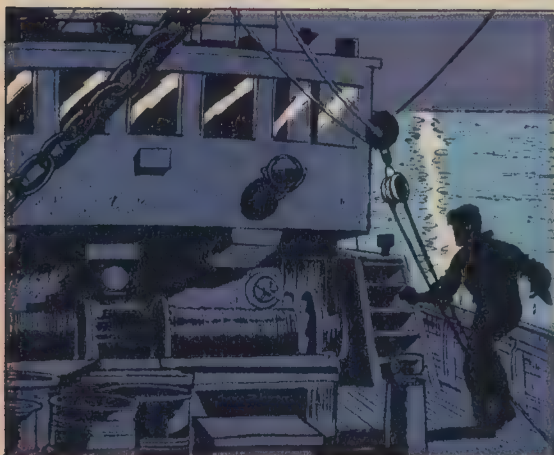
DE ONT

Rik heeft de sporen gevonden van de schurke







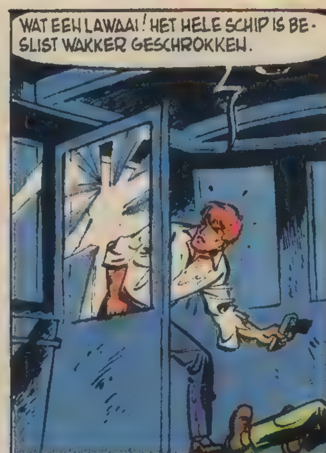


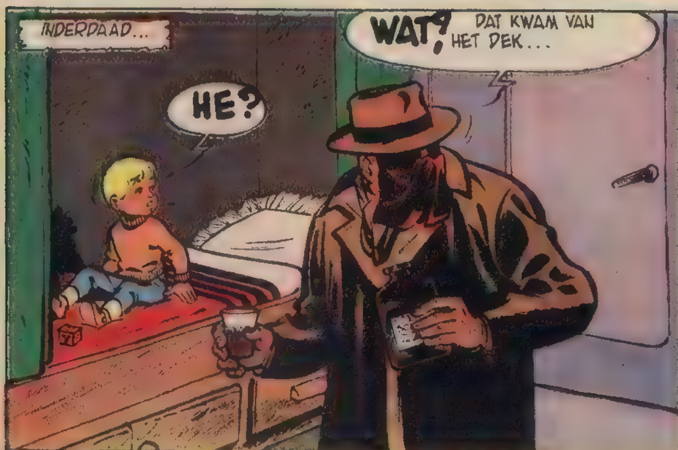


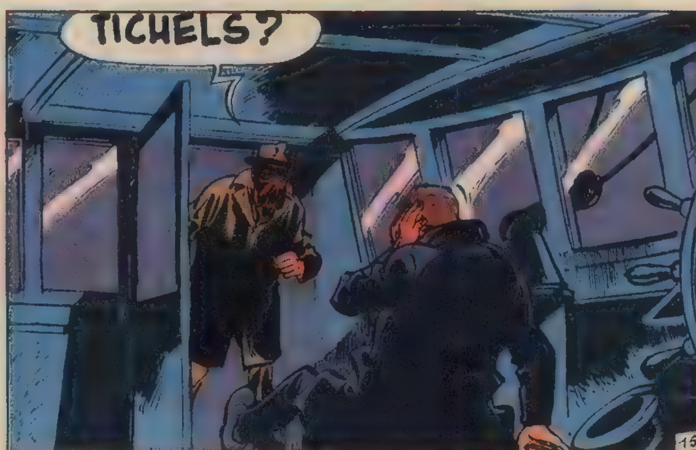














VOERING

TEK.: TIBET
DECORS: MITTEI
TEKST: A. DUCHATEAU

die de kleine Frank ontvoerd hebben.





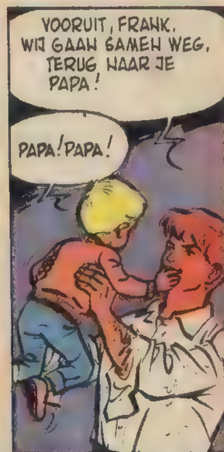




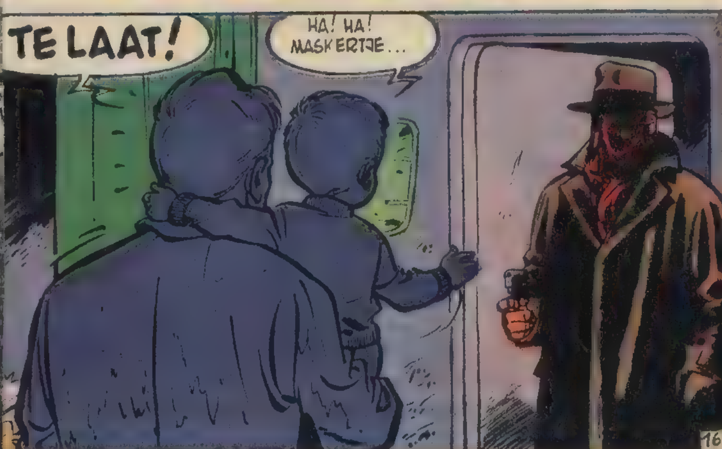












WORDT VOORTGEZET



Al wat hoog vl

ONDERSTEBOVEN IS OOK WEL LEUK !



STAAT die foto doodgewoon ondersteboven gedrukt ? Neen ? Wat mag het dan wel zijn ? Kijk goed en je zal zien dat het vliegtuig ondersteboven door de lucht zweeft. Het is een Belgisch vliegtuig, ontworpen en gebouwd door Belgen in België ! In Frankrijk wordt het onder licentie gebouwd en het wordt er gebruikt als opleidingstoestel voor burgerlijke piloten. Het is de Stampe-Vertongen SV-4 en werd gebouwd te Evere door de fabrieken Renard. Een tijdlang was die Stampe-Vertongen het beste vliegtuig voor luchtacrobatie dat men vinden kon. Thans is het een beetje oud geworden alhoewel het door de Belgische luchtmacht nog gebruikt wordt als schoolvliegtuig.

De Stampe-Vertongen SV-4 heeft een motor van 140 PK die het toestel een snelheid van ongeveer 200 km per uur geeft.

GEBOREN IN BELGIE... VLIEGT IN ENGELAND !



EEN schoolvliegtuig Hunter, dat door de Britse maatschappij Hawker wordt gebruikt voor demonstraties en dat, gedeeltelijk, in België en meer bepaald te Charleroi werd gebouwd.

De firma Hawker zocht naar zuinige toestellen die gebruikt konden worden voor demonstraties en vond ze nergens. Ten slotte bracht iemand de speurders van Hawker op het spoor van de Belgische fabriek Sabca die de Fairey Hunter heeft gebouwd voor de Belgische Luchtmacht. Enkele van die toestellen stonden ongebruikt in de loodsen van de fabriek en Hawker kocht ze voor weinig geld. In de fabriek van de Britse firma werden de eenplaats Hunters omgetoverd in toestellen met twee plaatsen. Het zijn die Belgisch-Britse Hunters die opstijgen en demonstraties geven om de verkoop van de Hawker-firma te doen stijgen !... Hoe een dubbeltje rollen kan, hé ?

EEN BLIKSEM FLITST DOOR DE LUCHT !

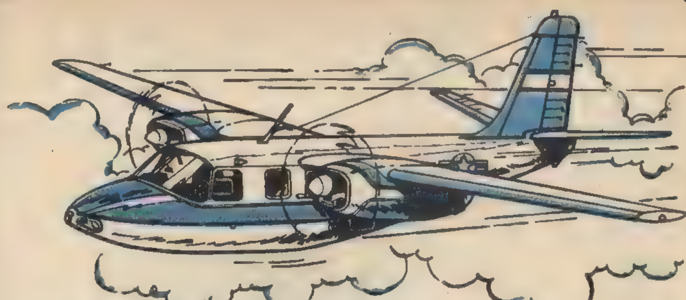
BOVEN Groot-Brittannië flitst er een bliksem door de lucht. Je zal zeggen, het bliksemt niet alleen in Groot-Brittannië. Goed, maar ik heb het hier over een zeer speciale en zéér gevaarlijke bliksem, nl. de *Lightning*, een gevechtsvliegtuig gebouwd door English Electric. De *Lightning* is het éérste Britse militair vliegtuig dat in staat is tweemaal zo snel te vliegen als het geluid. Het werd onlangs door de Royal Air Force in dienst genomen.

Die Engelse Bliksem kan dag en nacht opstijgen en vechten, goed weer of slecht weer deren hem niet. Hij heeft een zeer volledige en zware radar-uitrusting aan boord. Kijk even naar de eigenaardige vorm van de vleugels. De *Lightning* heeft nog een andere specialiteit die je op de foto niet zien kan : twee straalmotoren boven elkaar geplaatst in de romp.

De *Lightning* is zeer snel, soepel, machtig, zwaar bewapend en puik maar... er is ook een schaduwzijde : de Britse Bliksem is zó peperduur dat het bijna niet mogelijk is hem in grote reeksen te bouwen !

...egt!

BERT PRESENTEERT JE :



De « RIVIERA » op veroveringstocht



DE Amerikanen willen de ganse Riviera steen voor steen naar de States toe brengen om de Riviera dichter bij huis te hebben. Gekheid! De Amerikanen hebben Miami Beach en hoe al die paradijselijke badoorden ook heten mogen! Inderdaad, het was maar een grapje. De Riviera waarover ik wil praten is een vliegtuig van Italiaanse makelij; het werd gebouwd door de Siai-Marchetti, een firma die voor de Tweede Wereldoorlog befaamd was. De Riviera is een amfibievliegtuig : het heeft wielen om, zoals ieder ander vliegtuig, op de beste grond te landen en het heeft een waterdichte kajuit waarmee het op het water kan neerstrijken. De Riviera is het énige vierpersoons amfibie-vliegtuig ter wereld. De motor staat achter de cockpit en de schroef draait tussen de twee balken die de stabilisatievlakken schoren. De kruissnelheid bedraagt 260 km per uur.

De Riviera wil het hart van de Amerikanen veroveren en in de States heel veel kopers vinden.

NOG EEN OUWE TAAIE !

NEEN, dat is geen spiksplinternieuw vliegtuig! Vermits jij niet van gisteren bent, heb je dat reeds lang gemerkt en hoefde ik het je eigenlijk niet te vertellen. Het toestel is oud en eerbiedwaardig want het is een van de vier laatste **Lockheed Vega's**, waarvan er 130 werden gebouwd. Hoe oud het is ? Tweeendertig jaar ! Dat is een rekord en de **Vega** behoorde reeds lang in een museum te staan. In werkelijkheid vliegt hij nog iedere dag in dienst van de General Electric en zijn opdracht is wel zéér speciaal. Je weet dat de radargolven weerkaatst worden door een oppervlakte in metaal. Welnu, de **Vega** werd bijna helemaal in hout gebouwd en, om helemaal te ontkomen aan de radargolven, werden vele elementen in metaal vervangen door elementen in hout of plastic. Om het toestel ten slotte met een anti-radarverf te kunnen bestrijken, moesten de schilders eerst geduldig vijftien dikke lagen verf afkrabben en afbranden. Daaruit alleen reeds kan men afleiden dat de **Vega** zeer vaak van eigenaar is veranderd. Het toestel heeft een snelheid van 260 km/uur.



EEN VLIEGENDE AUTOBUS !

SEDERT geruime tijd hebben de New York Airways helikopters ingezet die de luchthaven verbinden met de zakencentra van Manhattan, en men zou die helikopters best vliegende autobussen kunnen noemen. Het verkeer per helikopter van de ene zijde van die reuzenstad naar de andere, heeft grote voordelen : het verkeer in de lucht raakt zelfs op de topuren niet hopeloos in de knoei, zoals het op de grond vaak gebeurt. De zakenlui en ook de andere reizigers weten dat te waarderen, want de New York Airways zag haar zakencijfer regelmatig stijgen. Thans heeft ze gloednieuwe helikopters ingezet, de BOEING-VERTOL 107. Deze helikopters zijn groter, kunnen dus meer vracht en passagiers vervoeren, ze zijn sneller en bieden meer comfort.

Naar wij hebben vernomen, zal de Sabena eerlang haar huidige S-58 vervangen door de turbine-helikopters BOEING-VERTOL 107. Eerlijk gezegd, wij zouden ook iets voelen voor een vliegende autobus die ons snel en veilig van huis naar kantoor en van kantoor weer naar huis bracht !



Je vindt Bert ook op pagina 42

DE GESCHIEDENIS VAN DE WERELD

TEKENINGEN : L. EN F. FUNCKEN   TEKST DOOR J. SCHOONJANS

IN DE NIJPTANG...

IN 1942 beheerste Duitsland gans Europa en Japan domineerde gans het Verre Oosten. Om die geweldige macht te kunnen overwinnen, was het noodzakelijk ze als het ware te verpletteren tussen een enorme nijptang. Reeds in 1941 hadden de Britten Syrië en Iran bezet. In 1942 Madagascar. De Amerikanen hadden zich intussen gevestigd op IJsland. Dat waren de twee eerste vage omtrekken van de grote nijptang.



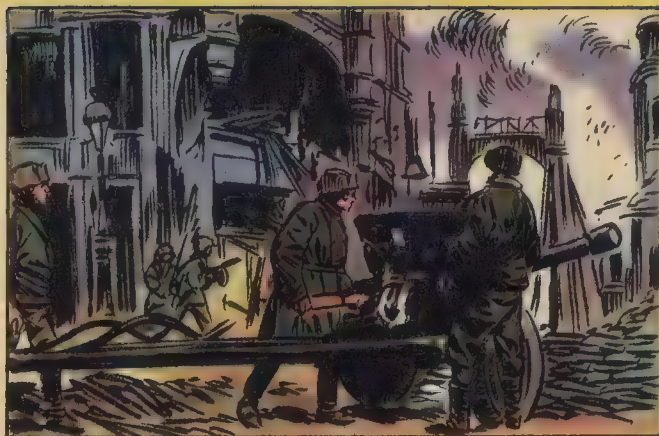
OFFENSIEF IN AFRIKA

OP 24 oktober 1942 zetten de Britten het offensief in te El Alamein in de richting van Tripoli. Twee weken later ontscheepten de Amerikanen in het toenmalige Frans Afrika en zij bezetten Oran, Algiers, Rabat en Tunis. Op 6 april 1943 brachten zij de verbinding met de Engelsen tot stand en op 12 mei was Afrika bevrijd. Churchill zei : « Dat is nog niet het begin van het einde, maar zeer zeker het einde van het begin. »



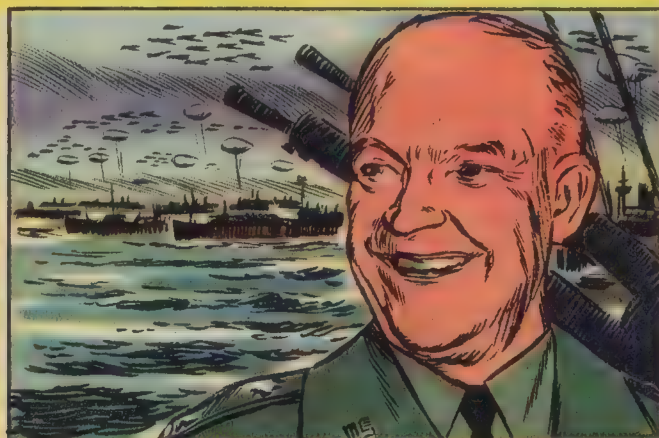
OFFENSIEF IN ITALIE

OP 10 juli 1943 ontscheepten de Brits-Amerikaanse legers onder het bevel van generaal Alexander, op Sicilië en zij namen Palermo en Messina in. Mussolini gaf het opperbevel in handen van maarschalk Badoglio. De Geallieerden bezetten op 3 september Calabrië. Badoglio capituleerde en een maand nadien verklaarde hij de oorlog aan Duitsland. Hitler was toen verplicht belangrijke gevechtseenheden van het front in het Westen weg te trekken en ze naar Italië te sturen. Hij vertrouwde het bevel erover toe aan generaal Kesselring. Bloedige gevechten werden toen geleverd ondermeer op de Monte Cassino. Rome werd bevrijd op 4 juni 1944. Intussen had Duitsland af te rekenen met een ander offensief...



HET RUSSISCH OFFENSIEF

OP 2 februari hadden de Russen in Stalingrad een sensationele overwinning behaald. Het zesde Duitse leger met zijn bevelhebber, generaal von Paulus, had moeten capituleren. Van dat ogenblik was er geen houden meer aan ! Het Russisch leger, onder leiding van Zjoekow, Timosjenko, Rokossowski en Worosjilow rukte op in de richting van het Westen en in augustus 1944 stond het aan de grens van Pruisen. De Baltische en ook de Balkanlanden sloten zich aan bij Sovjet Rusland. De leider van de Joegoslavische guerrillastrijders, Tito, nam te Belgrado het bewind in handen.

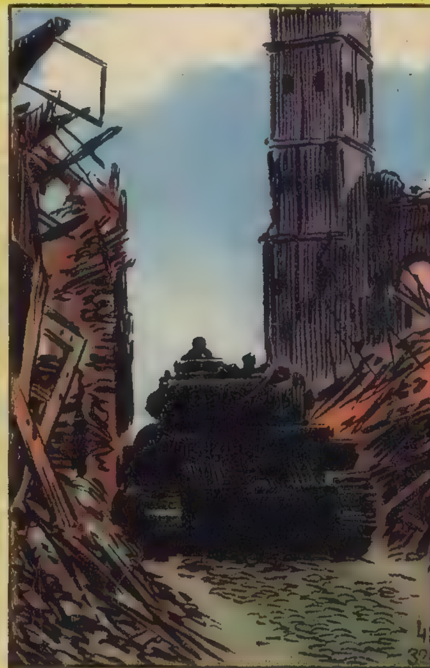


DE ATLANTIKWALL

OP 6 juni 1944 ontscheepten de Geallieerden, onder het bevel van de Amerikaanse generaal Eisenhower, op de kust van Normandië nabij Cherbourg. Na hardnekkige en bloedige gevechten slaagden zij er in een bres te slaan in de Atlantikwall. Op 15 augustus ontscheepten andere Geallieerde eenheden in het zuiden van Frankrijk, nabij Toulon en op 25 augustus werd Parijs bevrijd. Op 3 september was Brussel bevrijd en dan rukten de Geallieerde legers op naar de Duitse grens toe.

IN DE TANG !

BIJ het begin van het jaar 1945 hadden Roosevelt, Stalin en Churchill elkaar ontmoet te Yalta (in de Krim) om te praten over het eindoffensief. Op [illegible] maart namen de Geallieerden Keulen in. De Amerikanen onder het bevel van Hodges, Patton en Patch, de Britten onder het bevel van Montgomery, de Fransen onder de leiding van de Lattre de Tassigny, de Canadezen, de Polen en de Belgen rukten op naar het Oosten en op 27 april brachten zij te Torgau aan de Elbe, de verbinding met de Russen tot stand. Op 2 mei 1945 overmeesterden de Sovjet Russische legers Berlijn. Hitler pleegde zelfmoord, Mussolini was reeds vermoord op 29 april. Te Reims op 7 mei, bood Duitsland de capitulatie aan. Het Derde Rijk stortte ineen. Toen bleef er nog Japan.



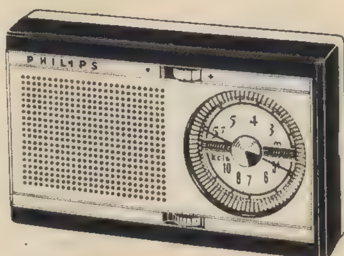
WORDT VOORTGEZET

« Eindelijk m'n eigen muziek... »

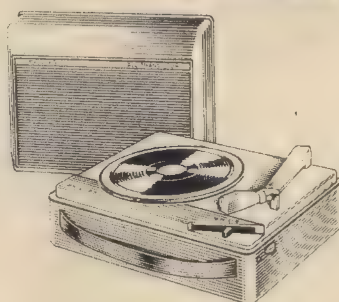
Publicem 4.097



Zaktransistor
L.G. - M.G. met etui
LO X 90 T : **1.595 F.**
(droge elementen niet inbegrepen)



"All transistor" elektrofoon
4 snelheden
AG 4026 : **1.990 F.**
(droge elementen niet inbegrepen)



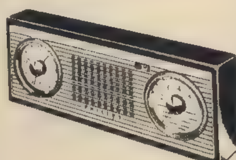


PHILIPS

...steeds betrouwbaar!



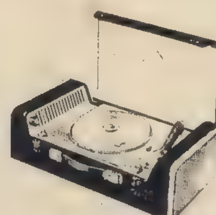
"Camera" type
L.G. - M.G. - K.G.
L2 X 00 T : **2.650 F.**
(droge elementen niet inbegrepen)



Radio Wekker
L.G. - M.G.
L2 X 94 T : **2.550 F.**
(droge elementen niet inbegrepen)



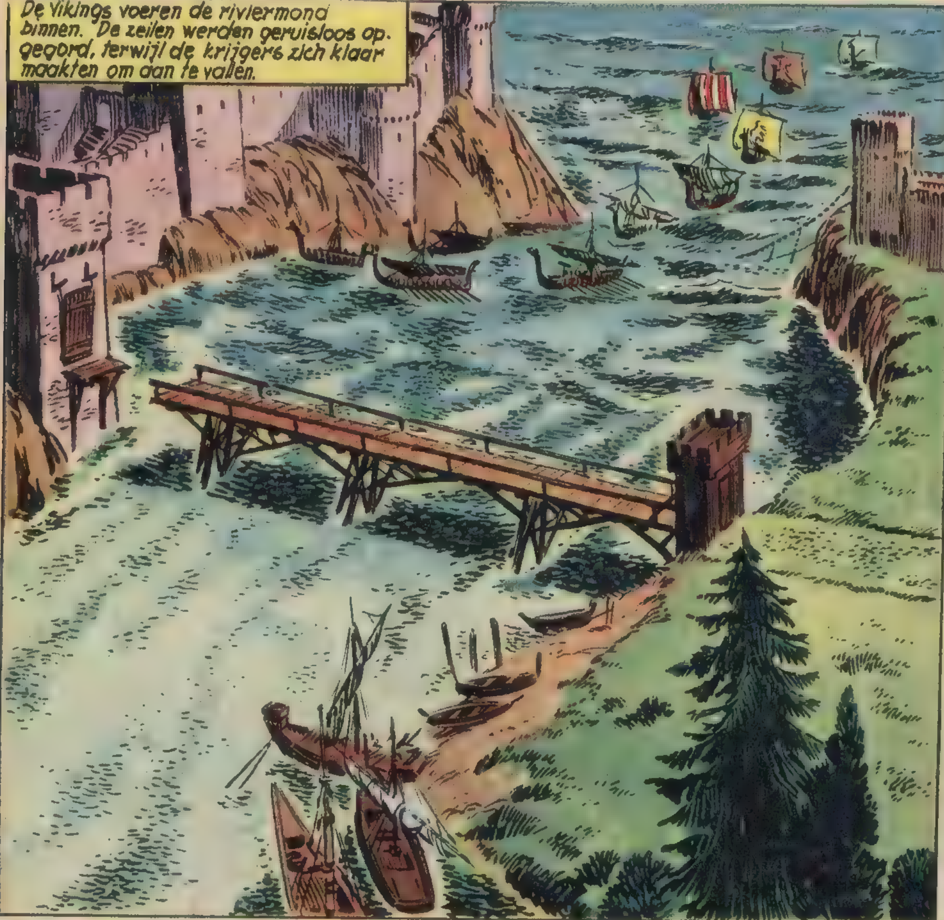
Elektrofoon in valies
4 snelheden
AG 4356 : **1.890 F.**



Stereo elektrofoon in valies
4 snelheden
AG 4156 : **2.750 F.**

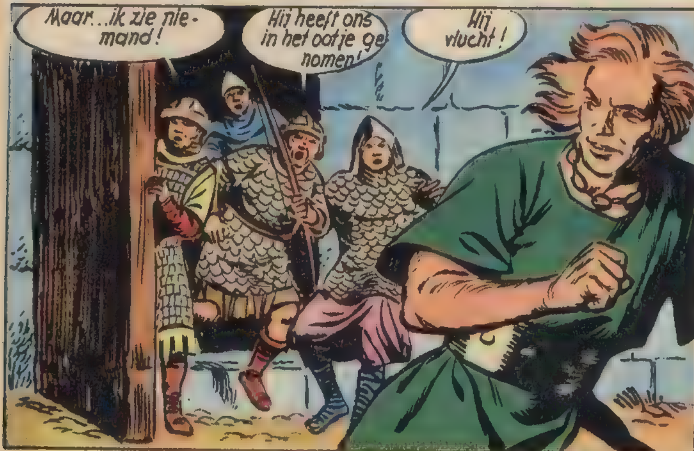
HET RODE

Harald is binnen gedrongen in de toren en





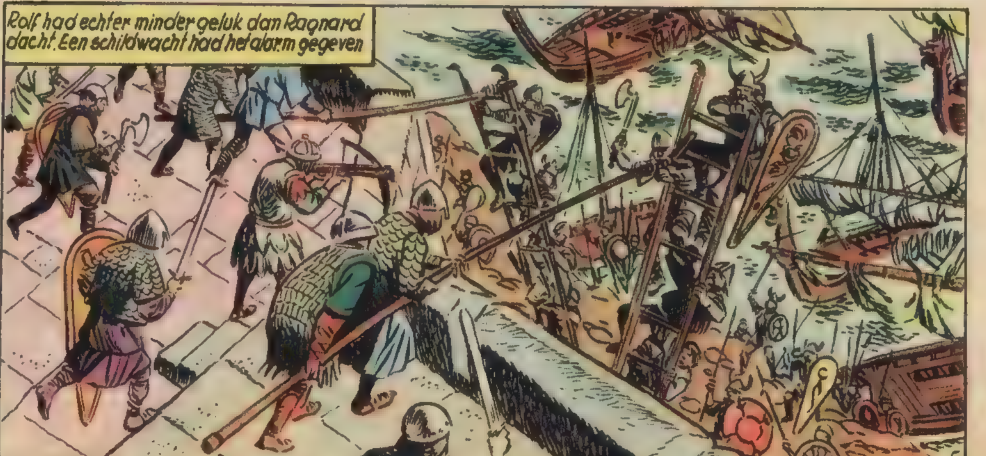








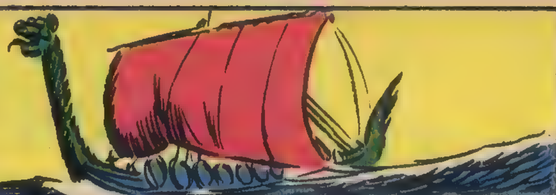




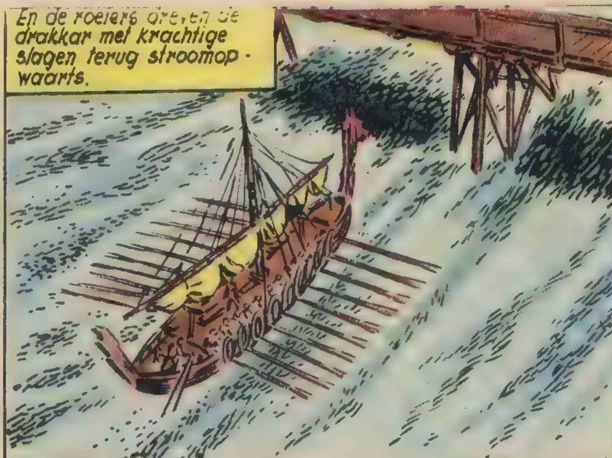
ESKADER

DOOR L. & F. FUNCKEN

ij heeft de weg vrijgemaakt voor de Vikings







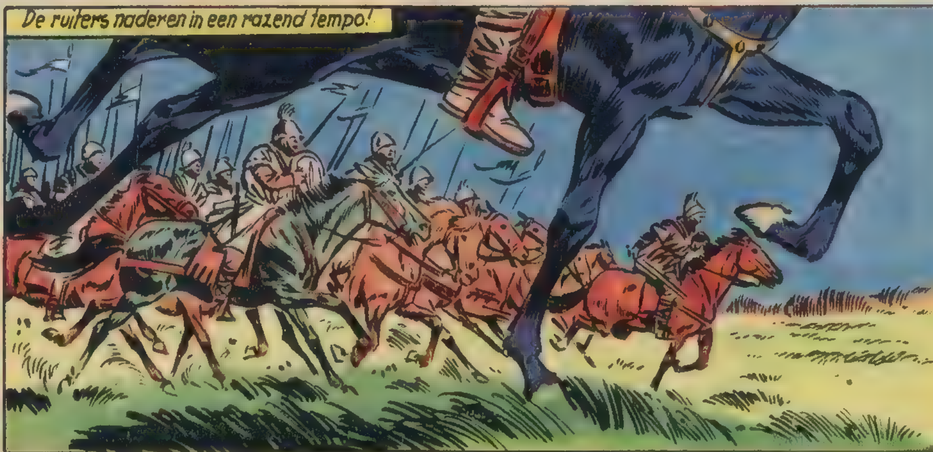


















WORDT VOORTGEZET



EEN PRAATJE BIJ EEN PLAATJE

EEN UURTJE OM VAN TE GENIETEN !

BEGELEID door het Philharmonia Orchestra met als dirigent de onvergetelijke Wilhelm Furtwängler, zingt Dietrich Fischer-Dieskau de **Lieder eines fahrenden Gesellen** van Mahler en zeven liederen van Brahms. Het is een plaat « His Masters Voice » (1)

Daar de roem van Dietrich Fischer-Dieskau niet meer te maken is en iedereen weet met hoeveel innigheid, warmte en distinctie hij de liederen van Schubert, Schumann, Mahler, e.a. interpreteert, zullen we er ons toe beperken de componist Gustav Mahler even voor te stellen. Hij werd geboren in 1860 in het dorpje Kalist in Bohemen-Moravië en kwam zeer jong nog naar Wenen, toen een belangrijk muziekcentrum. Hij werd dirigent van het groot orkest van Boedapest, later van het orkest van de Opera van Hamburg, en keerde dan naar Wenen terug om al zijn energie en al zijn kunde in dienst te stellen van het orkest van de Opera van Wenen. Onder zijn leiding werd dit orkest een van de beste orkesten ter wereld — zo niet het beste — en hij maakte van Wenen werkelijk de muziekhoofdstad. Slechts drie maanden per jaar maakte hij zich vrij om te componeren. Toen hij zijn achtste symphonie voltooid had, wou hij er geen negende schrijven uit respect voor Beethoven. Hij componeerde dan het **Lied von der Erde**, een liederencyclus met orkestbegeleiding, het mooiste en puurste werk dat Mahler componeerde. Zeer beroemd zijn z'n **Kindertotenlieder.** In zijn liederen vindt men ontegensprekelijk de invloed van Beethoven, Schubert en Schumann. Mahler was de wegbereider voor de moderne toondichters, onder meer voor Schönberg. Wist je dat hij gebruik maakte van ongewone slaginstrumenten zoals bijvoorbeeld de tamtam, belletjes van een paardetuig, een houten hamer, mandolinen, gitaar en koekoeksklokken. In zijn achtste symphonie gebruikt hij piano en harmonium samen. Wil je genieten van een heerlijk uurtje muziek en van een prachtige stem, luister dan naar **Lieder eines fahrenden Gesellen.**



Dietrich Fischer-Dieskau zingt : Lieder eines fahrenden Gesellen.

---

(1) Deze plaat werd ons bereidwillig geleend door de Nationale Discotheek van België, Ravensteingalerij 3, Brussel.

NOVAK-WOORDENBOEK VOOR JONGE DISCOFIELEN



Deze vier jongelui heten Adrien, Guy, André en Jean, maar je herkent ze natuurlijk dadelijk wanneer we verklappen dat het de "COUSINS" zijn. Het is een sympathiek kwartet waarvan elke nieuwe plaat met vreugde begroet wordt.

Indien we erbij vertellen dat zij regelmatig de leuke wijsjes Kili-Watch, Fuego, Boeddha en Parasol zingen dan zal iedereen weten wie er met de Cousins bedoeld wordt.

Hun laatste plaat Dang-Dang valt al net zo erg in de smaak als de voorgaande en we veronderstellen, dat je van dit plaatje zal willen genieten op je electrofoon NOVAK die je er een feilloze weergave van schenkt.

HALLO, HALLO... HIER LUC VARENNE



HET LOOPT NIET OP WIELTJES !

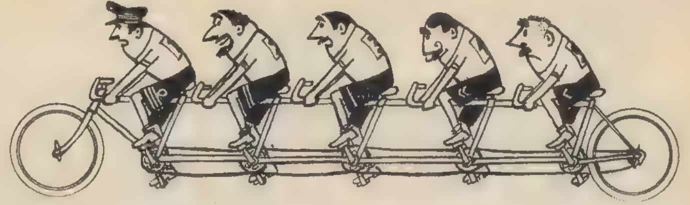
HET is nu reeds enkele weken geleden dat de bom ontplofte : in de Ronde van Frankrijk zullen er geen nationale ploegen meer rijden ! Ieder fabrieksmerk zal haar eigen equipe vormen en iedere equipe zal dus de eer van het merk verdedigen. De reacties kwamen onmiddellijk, en waren meestal gunstig. Wij waren niet zo heel erg ingenomen met de nieuwe formule, al moesten wij toegeven dat de organisatoren van de Tour niet over een nacht ijs waren gegaan. Die lui hebben ten slotte dertig jaar ervaring en weten dus wat zij doen.

De beste renners ter wereld !

De organisatoren van de Ronde van Frankrijk hebben steeds kunnen bogen op het feit, dat zij ieder jaar de beste wielrenners naar Frankrijk lokten. Dat is heel wat ! Niemand twijfelt er één ogenblik aan. Maar, alle sportliefhebbers zullen het er over eens zijn dat de Tour de laatste jaren toch niet meer zo schitterend was, en de belangstelling in dalende lijn ging. De oude formule heeft dus afgedaan en het is best mogelijk, dat men met het nieuw systeem weer wat leven in de brouwerij kan brengen.

Wat is er gebeurd op 21 oktober ?

In de Ronde van Lombardije hebben de jonge wielrenners bewezen dat zij zeer knap zijn, want zij lieten al de vedettes de rug zien. Taccone, Massignan en nog andere piepjonge renners reden schitterend. Zij gaven meteen een alarmsignaal ! Om de formule van de volgende Ronde van Frankrijk te bedisselen, had men hen aan de deur laten staan... Het zal noodzakelijk zijn de zaak nog eens te herzien en alle jonge renners een eerlijke kans te geven. Indien men zulks niet doet, dan vervalt men in de vroegere fouten, en was het helemaal niet nodig geweest de formule van de Tour te wijzigen.



Zijn er fouten gemaakt ?

Je zal me vragen : zijn er dan fouten gemaakt ? Naar mijn mening wel. Marcel Bidot had ongelijk alle puike Franse renners te doen rijden voor Jacques Anquetil. Ook van Belgische zijde werden er fouten gemaakt en de grootste was dat het Belgische selectiecomité geen enkele Belgische renner naar de Ronde van Frankrijk stuurde die opgewassen was tegen de kracht en de kunde van Jacques Anquetil !

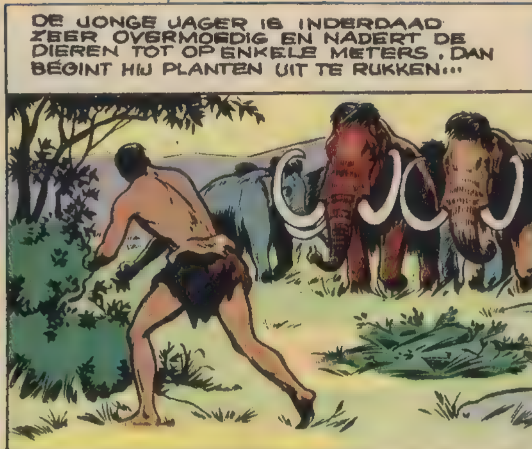
Wij hopen nu maar dat men de zieke Ronde spoedig weer kan opknappen, want het ware zeer jammer voor alle puike wielrenners, indien hij dood moest gaan...



DE WILDE

Toenga spreekt tot de mammoeten. De wred

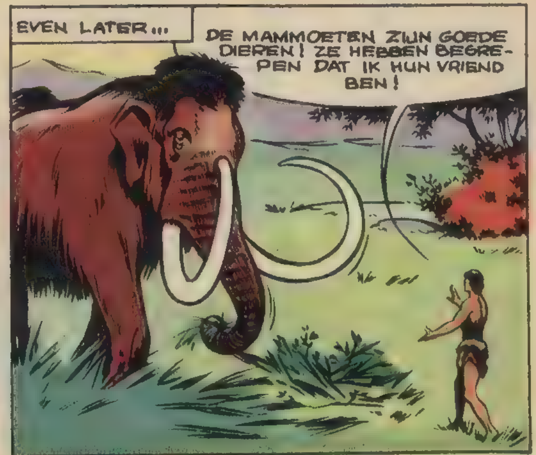










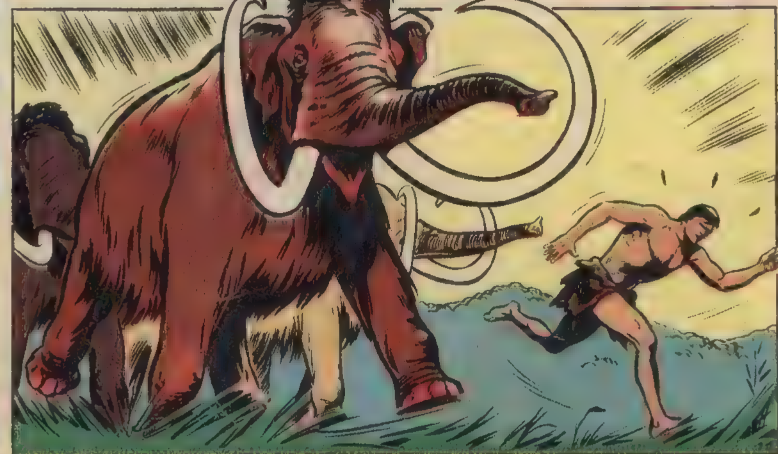












HORDE!

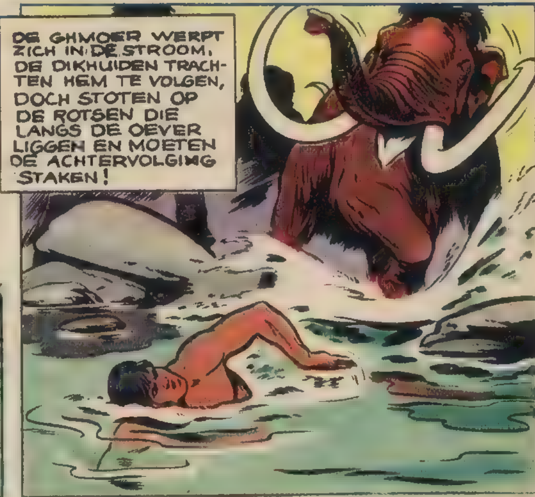


...m slaat zijn broer van uit de verte gade

DOOR E. AIDANS





















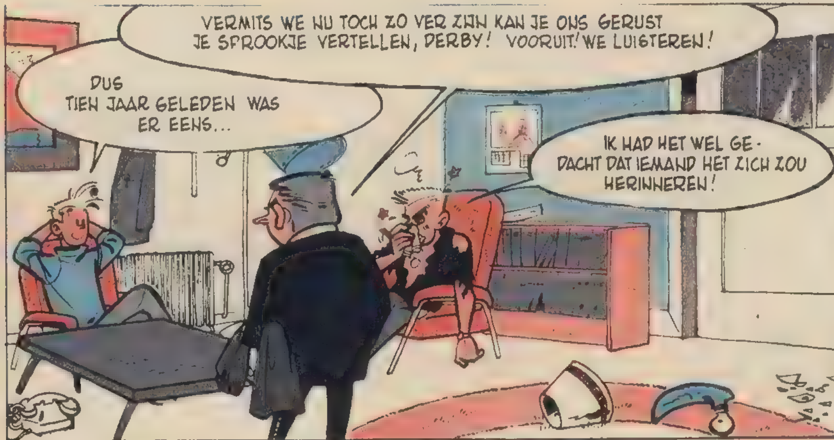


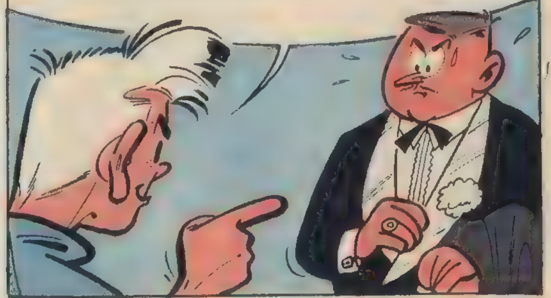


WORDT VOORTGEZET

ROCK DERBY IN EEN STER

Sweet Melody was helemaal niet verdwenen. Rock























VERDWIJNT



...erby heeft de list van de impresario doorzien . . .





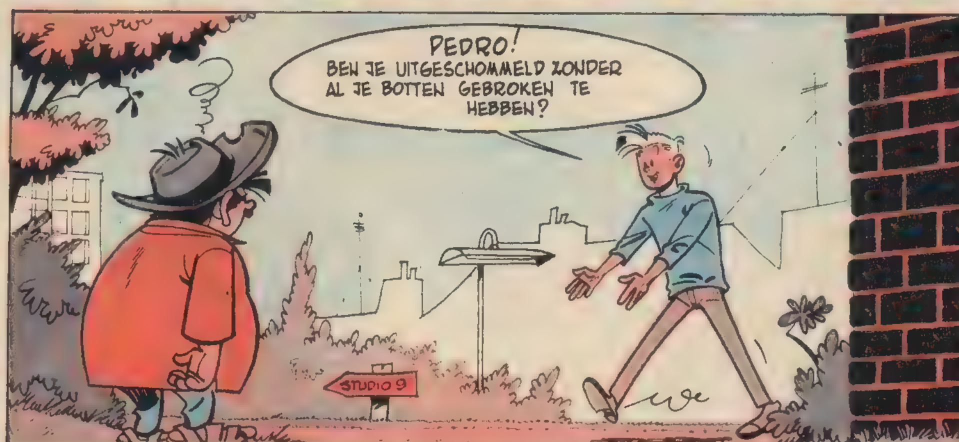






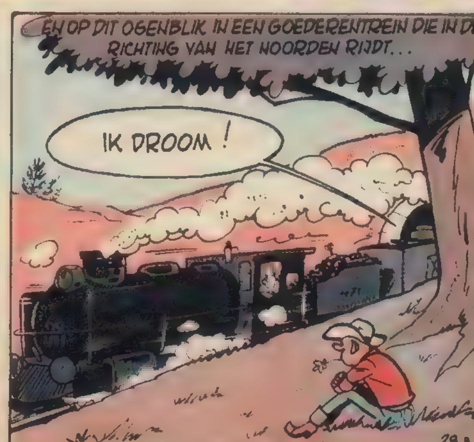












EEN DUIK IN HET DIEPSTE VAN DE OCEAAN MET DE

ARCHIMED

Een nieuwe batiscaaf gebouwd door Belgische en Franse specialisten

IN Kuifje nr. 11 van vorig jaar publiceerden we onder de titel « Naar de eeuwige duisternis », een artikel over de beroemde batiscaaf van professor Piccard, de *Trieste*, die in de oceaan is afgedaald tot op een diepte van 11.521 meter. Aan boord van die batiscaaf hadden Jacques Piccard, zoon van de beroemde professor Auguste Piccard — een Zwitsers natuurkundige die gedurende vele jaren hoogleraar was te Brussel — en Don Walsh, luitenant van de U. S. Navy, plaats genomen. Zij doken met hun batiscaaf in de nabijheid van de Marianeneilanden ten oosten van de Filippijnen. Het is namelijk daar dat de Stille Oceaan zijn grootste diepte heeft. Ze brachten daarmee het diepterekord op hun naam. Te voren waren de Franse ingenieurs Houot en Willm afgedaald tot op 4.050 meter. Thans willen die twee ingenieurs het veel beter doen en dat aan boord van de nieuwe batiscaaf, de *Archimedes* B. 11000, die te Toulon te water werd gelaten. De « B. 11000 » die bij de naam werd gevoegd, betekent eenvoudig dat de batiscaaf in staat is te duiken tot op 11.000 meter. De nieuwe batiscaaf is het werk

van Belgische en Franse specialisten en ze werd gebouwd te Toulon onder de leiding van ingenieur Willm.

Hoe ziet de Archimedes er uit ?

De batiscaaf heeft een lengte van 21,30 meter, is 4 meter breed, 7,80 meter hoog en weegt 60,8 ton.

De *Archimedes* bestaat net zoals de *Trieste*, uit twee delen : Een sfeer of een bol en een vlottend lichaam dat de vorm heeft van een sigaar. De bol werd uit een zeer speciale staallegering gegoten. De wanden zijn 150 mm dik. Op de rekorddiepte (11.521 m.) moest de *Trieste* aan een drukking van 41.000 ton weerstaan. Wanneer men weet dat 41.000 ton zo ongeveer het gewicht is van een modern slagschip, dan kan men zich een klein beeld vormen van de drukking waaraan de wanden van de batiscaaf moet kunnen weerstand bieden.

Wat waar was voor de *Trieste*, geldt natuurlijk ook voor de *Archimedes*.

Een blik in de eeuwige duisternis

Wanneer men weet dat de oceaan twee derde van de aardoppervlakte bedekt en wanneer men rekening houdt met het feit dat men over het leven diep in de oceanen weinig of niets afweet, mag men gerust zeggen dat onze aarde nog een onbekende planeet is. De twee ingenieurs die zullen plaats nemen in de bol van de *Archimedes* zijn dus ontdekkingsreizigers in de ware zin van het woord. Buiten Jacques Piccard en Don Walsh, zag niemand de oceaan op een diepte van 11.000 meter ! Het interieur van de bol heeft een doormeter van 2,10 meter. De sfeer is voorzien van drie patrijspoorten. Door die patrijspoorten, en met behulp van een hele reeks fijne instrumenten zullen de passagiers van de *Archimedes*, een blik kunnen werpen in de donkere oceaan. Piccard en Walsh bestudeerden de infiltratie van het licht in het water en de voortplanting van de geluidsgolven. Zeer waarschijnlijk zullen de passagiers van de *Archimedes* hetzelfde doen. Natuurlijk zullen ze ook een kijkje werpen op de vissen die op die diepte nog leven. Volgens Jacques Piccard had men in de oceaan op een diepte van 11.521 meter, de indruk onder een zwarte, met sterren bezaaide hemel te staan : het water was inktzwart, maar daarin zwommen honderden, ja misschien wel duizenden lichtgevende vissen.



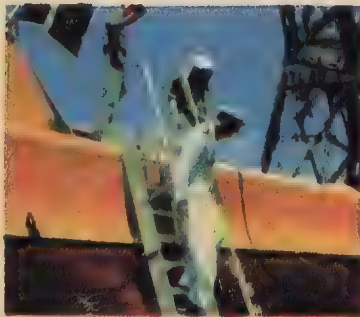
1. Een reusachtige kraan heeft de batiscaaf ARCHIMEDES, in Toulon te water gelaten.
2. Op deze foto zie je duidelijk de propulsieschroef van de ARCHIMEDES die achteraan staat. Je ziet ook de oriëntatieschroef, iets lager en links. Bovenaan rechts, het eigenlijke laboratorium waar alle instrumenten zullen geplaatst worden die nodig zijn voor de wetenschappelijke studie van de oceaan.
3. Kapitein Houot neemt zijn nieuwe batiscaaf in bezit en kijkt of alles in orde is.
4. Alles verloopt gesmeerd. De ARCHIMEDES drijft op het blauwe water van de Middellandse Zee.

ES !

2



3

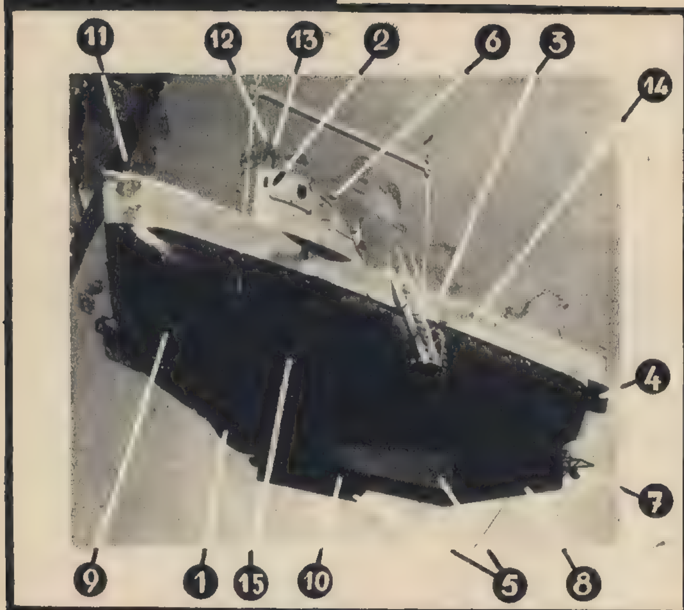


4



KOM MEE NAAR PAGINA 30

VERVOLG VAN PAGINA 29



De bijzonderste delen van de Archimedes aan de buitenkant : 1. De sfeer en de patrijspoorten. — 2. Toegang tot de sfeer. — 3. Loopbrug. — 4. Laboratorium. — 5. Draagvlakken. — 6. De vertikaal geplaatste stuwschroef. — 7. Propulsieschroef. — 8. Oriëntatieschroef. — 9. De zoeklichten. — 10. Kiel. — 11. De sleephaak. — 12. De mast. — 13. Antenne. — 14. Toegangsluik. — 15. Vlotter.



Ingenieur Willm, die de studie van de plannen en de bouw van de ARCHIMEDES heeft geleid.

DE ARCHIMEDES

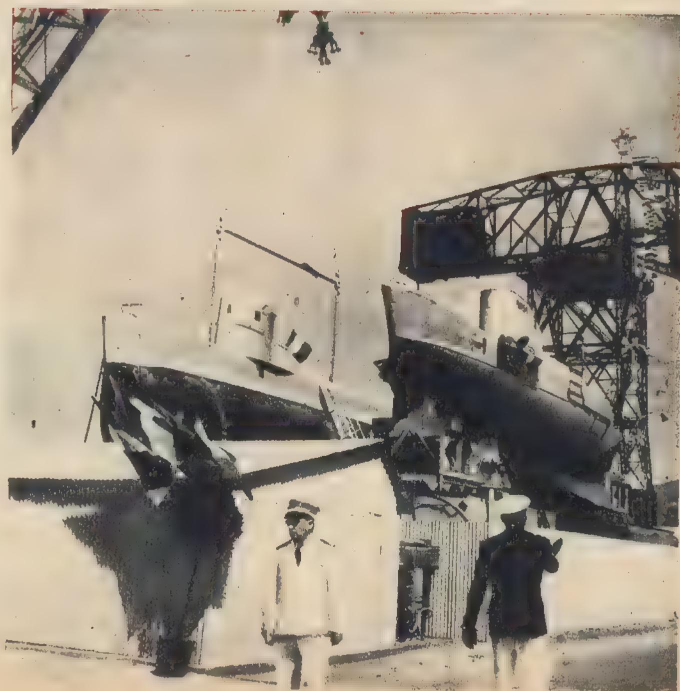
Een vlottend laboratorium

De *Archimedes* is voorzien van drie electrische motoren, gevoed door een batterij van 110 Volt, 860 AH. Een motor van 30 PK drijft de schroef aan die achteraan staat en die de batiscaaf bij het duiken een snelheid van ongeveer drie knopen geeft. Er is een oriëntatiemotor van 5 PK. Deze motor doet de schroef werken die het roer moet vervangen. Er is nog een motor van 5 PK die een derde schroef doet werken. Deze laatste staat in de vertikale as en kan de *Archimedes* naar beneden of naar boven doen stuwen. Het statisch evenwicht van de bastiscaaf kan aldus behouden blijven zonder dat men ballast gooit of benzine moet uitlaten.

Het interieur van de sfeer ziet er uit als een echt laboratorium. Je vindt er niet alleen allerlei navigatie-instrumenten maar ook nog een heleboel andere dingen die nodig zijn om vlug te duiken en om steeds in contact te blijven met de oppervlakte. Er is vanzelfsprekend radio aan boord, evenals een Asdic.

We wensen de verkenners van de diepe oceaan reeds bij voorbaat veel succes !





De oudere broer van de ARCHIMEDES, de FNRS 3, die het te water laten van de jongste spruit van de familie bijwoont. De FNRS 3 bereikte op 15 februari 1954 voor Dakar een diepte van 4.050 meter. De Archimedes zal tot op 11.000 meter kunnen duiken.

PAREIN ®

IN DE NACHT VAN 5 OP 6...

Die goede Sinterklaas heeft op dit ogenblik zeer veel werk en Baron Stoef heeft de grote heilige zijn hulp aangeboden. De neefjes Cha-Cha zijn er in geslaagd een van zijn nachtelijke zwerftochten te fotograferen. Jammer genoeg is de foto zwart-wit. Jij gaat nu die foto kleuren met je kleurpotloden. Voor de 100 mooiste kleurprentjes die we ontvangen is er een geschenk voorzien: een heerlijk pak PETIT BEURRE PAREIN. Opgepast, alle inzendingen moeten ons toekomen vóór 15 december.



publi art*

ZEER DUIDELIJK INVULLEN

Naam : ....

Voornaam : ....

Geboortedatum : ....

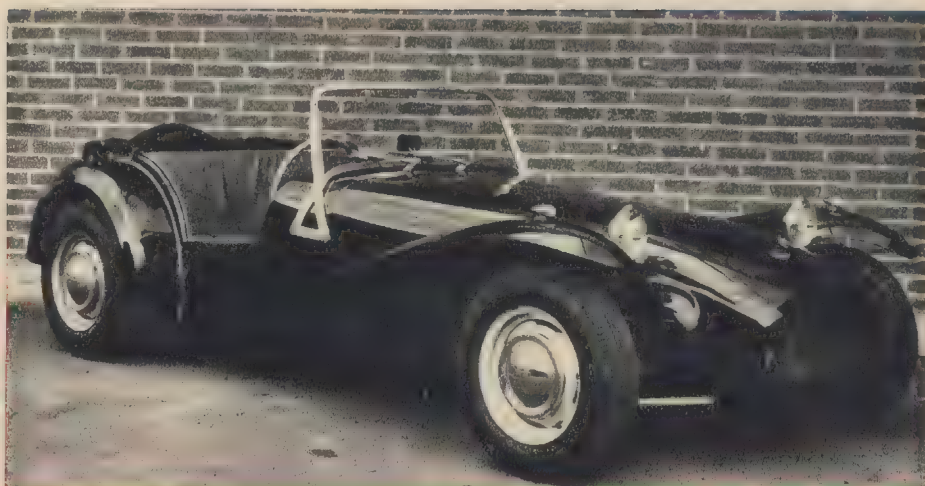
Volledig adres : ....

De kleurenprentjes worden gezonden naar :
PUBLI-ART-PAREIN, P.H. Spaaklaan, 1 à 7, Brussel 7

ONS AUTOPRAATJE

Proef





Dat is de Lotus Super Seven : 1340 cc — 80 PK. De acceleraties zijn verbluffend !

OVER het Autosalon van Parijs heb ik in een vorig praatje een en ander verteld. Ik wil er toch nog even op terugkomen, daar ik met enkele wagens uit dit Salon een proefrit heb kunnen maken op de beroemde renbaan van Monthléry. De wagens die het meest werden gevraagd om een proefrit mee te maken waren ongetwijfeld de SIMCA 1000 en de PEUGEOT 404 cabriolet met rechtstreekse injectie.

Een rit met de Peugeot 404 - Rechtstreekse injectie

Het is zeer aangenaam rijden met de Peugeot 404 cabriolet met rechtstreekse injectie, vooral wanneer men even te voren met de gewone berline heeft gereden. Herinneren we er echter even aan dat de berline sedert haar geboorte heel wat verbeterd werd, bv. de nieuwe en bredere trommelremmen. De motor is soepeler en sterker en nog steeds even geruisloos. Die motor is werkelijk een puik werkstuk! Op een zo slingerende en slechte weg als Montlhéry is het verschil groot. Door het feit dat de motor werd versterkt, voelt men echter dat de wegligging niet altijd tiptop is. Ook het remsysteem zou volmaakter mogen wezen. De cabriolet met rechtstreekse injectie is echter nog niet voor serieproductie bestemd. Wij zijn er van overtuigd dat de firma Peugeot de ganse wagen tiptop zal in orde maken, vooraleer ze met de productie in serie van de motor met rechtstreekse injectie begint.

Het nieuwe « Viertje » van Renault

Over dit nieuwe « Viertje » van Renault gaan we thans niet uitweiden, vermits we deze wagen hebben gepresenteerd in Kuifje nr 44. Voor de renbaan waarop ik reed was de 4 PK niet helemaal geschikt. De tweede versnelling is net te kort en de derde ietwat te lang. Afgezien daarvan is deze wagen echter een succes. Iedereen die er mee rijdt, zal de vering appreciëren, de juiste positie van het stuur en het comfort dat het interieur biedt. De Renault 4 PK moet men, naar onze mening, inrijden in de stad of op de weg. Daarvoor werd deze wagen tenslotte toch gebouwd.

De Alpine

Een **Alpine** coupé, uitgerust met de motor van een Renault Floride. Ik was met een Floride naar Parijs gereden en ik kon dus het verschil tussen beide wagens zeer goed vaststellen. De positie van het stuur van de Alpine is veel beter, die van de gangwissel eveneens. De zetels geven je een stevige steun in de lenden, wat niet te versmaden is. Er is niet veel nodig om een wagen te verbeteren, daaraan heb ik weer eens moeten denken toen ik met de Alpine reed. Het koetswerk van de Alpine is uit glasvezels gemaakt en zeer stijf. De wegligging is buitengewoon goed.

De Facellia F. 2

Op de renbaan van Montlhéry kon de **Facellia** al haar eigenschappen tonen : uitste-



ritten te Montlhéry

kende wegligging, puike remmen. Wanneer de motor op laag regime draait, is hij echter niet sterk genoeg en ook dat voelt men. Op de vrije weg was het niet zo erg, maar wanneer men een wagen wil inhalen, dan merkt men onmiddellijk dat de motor niet krachtig genoeg is. De versnellingsbak heeft vier gesynchroniseerde versnellingen die het hunne moeten bijdragen om de motor in een voordelig regime te houden. De vorm van de zetels zou, ons inziens, wel enigszins mogen gewijzigd worden. Een betere regeling van de inclinatie van de zetels ware eveneens wenselijk.

De Jaguar MK X

De 14e Motor Show Test Day te Goodwood, georganiseerd door het Guild of Motoring Riders. De organisatie was puik en het was een zeer aangename dag op een prettige en snelle renbaan.

De vedette van de dag was zonder enige twijfel de **Jaguar MK X,** met de buitengewoon soepele motor van 3,8 l. die 265 PK ontwikkelt op de remmen en een topsnelheid mogelijk maakt van 190 km per uur. Het benzineverbruik ligt tussen 14 en 17,5 l. per 100 km. Onder elk van de achterspatborden zit een benzinetank gemonteerd die een inhoud heeft van 91 l.

De Jaguar E

Ook de **Jaguar E** had veel bekijks. Sedert zijn geboorte heeft hij een heleboel belangrijke en minder belangrijke wijzigingen ondergaan. De motor is soepel, krachtig, geruisloos. De carrosserie is tiptop afgewerkt. Wanneer je een proefrit mag maken met deze wagen is het éérste wat je opvalt vanzelfsprekend de fenomenale soepelheid van de motor. Op de renbaan van Goodwood was de wegligging buitengewoon goed, de remmen werkten progressief en uitstekend.. De positie van het stuur is puik, iedere chauffeur kan trouwens de lengte van de stuurzuil regelen zoals hij dat wenst. De stuurzetel is vanzelfsprekend eveneens regelbaar. Een klein detail dat ons inziens zou kunnen verbeterd worden : de hoek van de koppelingspedaal.

Ik heb een proefrit mogen maken met de twee types **Jaguar E** : de **coupé** en de **Roadster.** Van beide wagens kan men zeggen dat ze even goed zijn, dat de wegligging buitengewoon is en het comfort tot in de puntjes verzorgd. Ik herinner me nog dat ik vroeger heb gezegd dat de versnellingsbak van de Jaguar niet helemaal in orde was, wel de versnellingsbak die ik thans in de coupé heb aangetroffen was uitstekend.

TWEE SNUFJES : *de verwarming van het interieur van de* Jaguar Mark X *is zo opgevat dat voor- en achtercompartiment afzonderlijk kunnen verwarmd worden, men kan ook het linker- en het rechtergedeelte van het voorcompartiment afzonderlijk verwarmen ; in de rug van de voorzetels is een picknicktafeltje ingebouwd !*

De Standard Triumph Tr 4

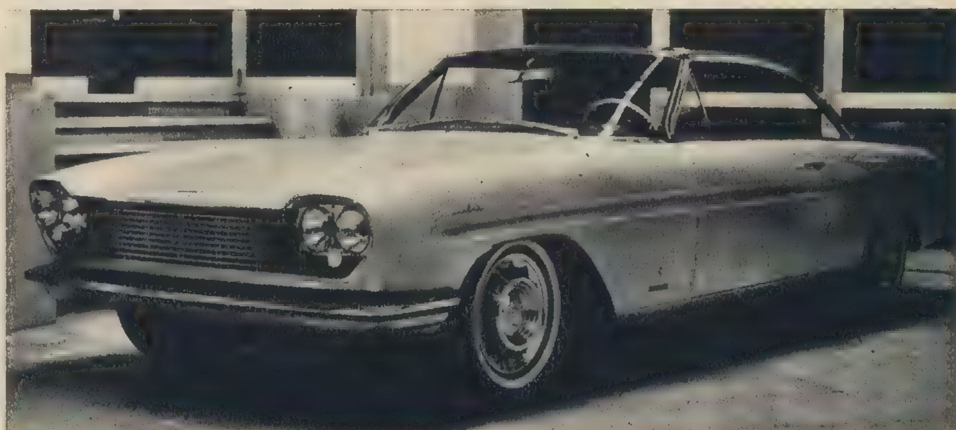
In Kuifje nr 46 zei ik veel goeds over de Triumph TR 4, maar toen had ik er nog niet mee gereden. Dat deed ik thans en, naar mijn mening biedt de **TR 4** meer comfort dan het vorige model, maar de wegligging laat veel te wensen over. Er zijn twee types : een open sportwagen met kap- en zijschermen en een « hardtop » die uit twee delen is samengesteld: het dak zelf en het achterstuk met panoramische ruit. De motor van de TR 4 is een viercylinder met kopkleppen. Hij is krachtiger dan die van de vorige modellen. Volgens de fabrikanten is de topsnelheid 175 km per uur.

Om m'n teleurstelling over de TR 4 te vergeten, heb ik een ritje gemaakt met de **M.G. A MK 2** die veel ouder is, maar een veel betere wegligging heeft en zich veel prettiger laat besturen. Ik hoop de TR 4 over een jaar weer te zien, maar dan gewijzigd en verbeterd.

Lotus Super Seven

Wat is het jammer dat België en Nederland geen Colin Chapman hebben om tegen een schappelijke prijs leuke en krachtige wagentjes zoals de Lotus Super Seven te bouwen. Alle racers en alle racers-in-de-dop zijn er verslingerd op en ik kan dat best begrijpen.

Wat is nu eigenlijk die **Lotus Super Seven ?** Met Super bedoelt men eenvoudig dat het een Lotus is met een motor van de Ford Consul 315, gewijzigd door Cosworth. Het is een kleine, zeer lichte wagen, de carrosserie werd gemaakt uit glasvezels. De zetels maken deel uit van het koetswerk en werden bekleed met schuimrubber. Ze zijn dus zacht en comfortabel. Ze zijn zelfs zo gezellig dat men er niet meer uit weg wil. Het dashboard is volledig, men heeft alle nodige instrumenten bij de hand. Het stuurwiel is klein. De accelera-ties van dit wagentje zijn verbazend, de wegligging uitstekend.



De Cadillac Pininfarina, een van de snufjes van het Parijse Autosalon. Deze schitterende wagen werd Jacqueline gedoopt... Kennedy naar wij vermoeden.





HET VERRAAD VAN

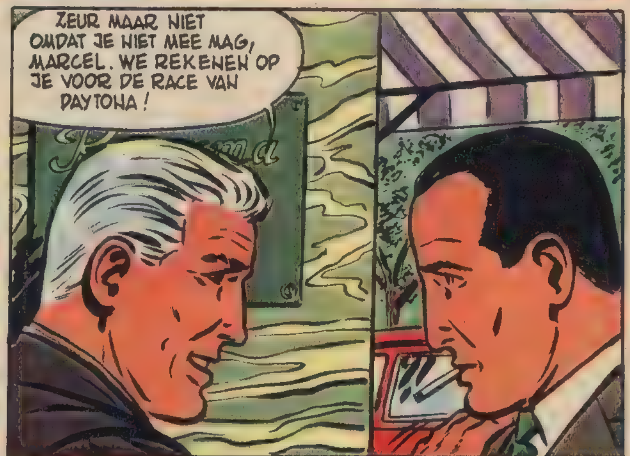
Twee nieuwe Vaillantes werden in recordtijd gebouwd om

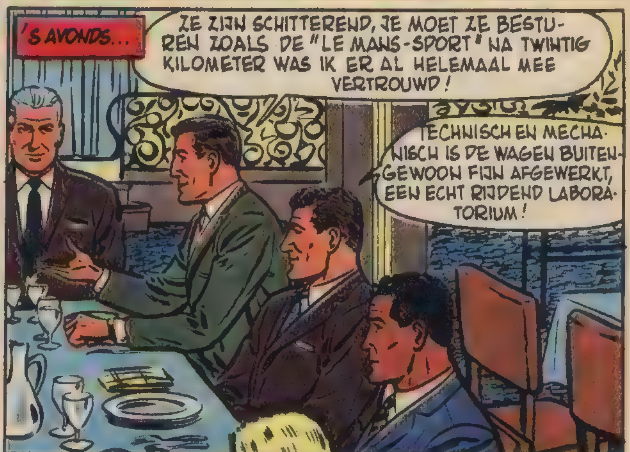
















STEVE WARSON

...eg toe te laten deel te nemen aan de Pan American-race...

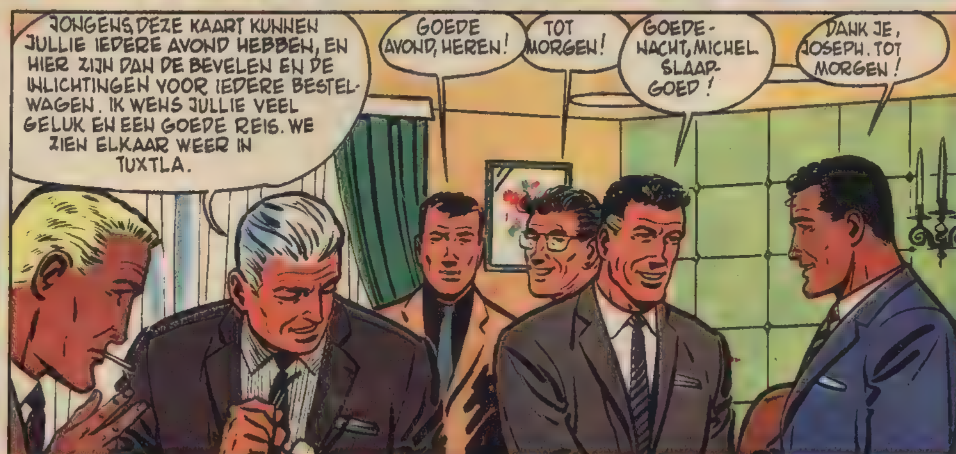
door Jean Graton







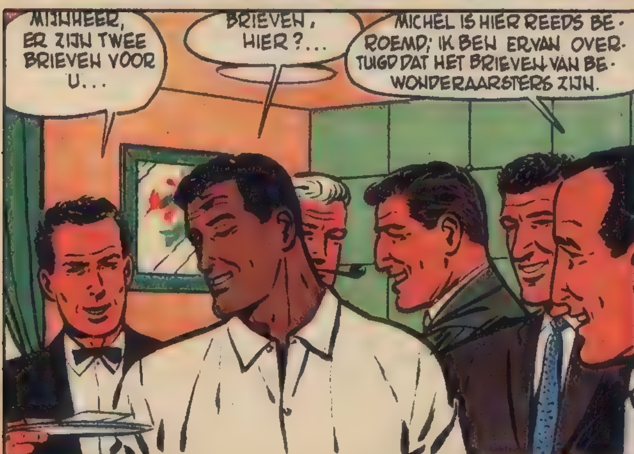
















WORDT VOORTGEZET

klaar voor de parade van de KUIFJE'S BON





AL DEZE KWALITEITSPRODUCTEN BIEDEN KUIFJE'S BON.

SCHRIJFBOEKEN "DE ZAAIER"
PANA • NOSTA • VULPEN LE TIGRE
PROSMANS • COLGATE - PALMOLIVE
VICTORIA • MATERNE • TOSELLI
LOMBARD COLLECTIE • ZWARTE KAT
HACOSAN • CLE D'OR • PALMAFINA
JU'CY en WHIP • VANDENHEUVEL

Kerstmis en Nieuwjaar staan weer voor de deur en wie aan de nakende feestdagen denkt, denkt automatisch aan de KUIFJE'S BONS ! Dank zij de KUIFJE'S BONS, zal je kleine broer of zus en nichtjes en neefjes een heleboel leuke geschenken kunnen aanbieden !
Indien je er nog niet aan begonnen bent, verzamel dan van vandaag af alle KUIFJE'S BONS die je op de verpakkingen van de kwaliteitsproducten kan vinden die je mama koopt.
Zodoende kom je nog net op tijd om de bons in te ruilen tegen prachtige kosteloze geschenken waarmee je veel kinderharten 'blij kan maken !

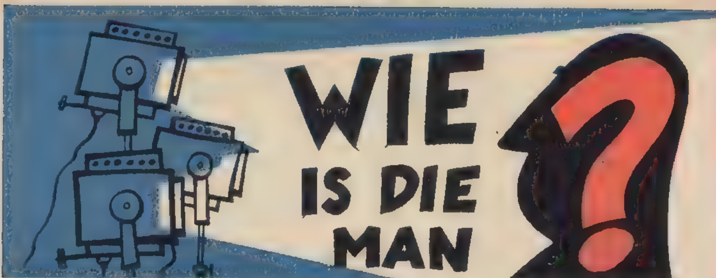
GROOT NIEUWS

Een prachtig geschenk wordt aangeboden in ruil van 300 KUIFJE'S BONS !

DE MASCOTTE : BOBBIE in vinyl

EINDEJAARSGESCHENK

Tot 31 december a.s., kan je het prachtig album « GESCHIEDENIS VAN DE WERELD » (deel 1) dat je de geschiedenis van de Oudheid vertelt, en de 165 chromo's die het illustreren, verkrijgen voor slechts 50 F.
Je moet die 50 F storten op P.C.R. 1909.16 van KUIFJE, adres : P.H. Spaaklaan, 1-11, Brussel 7. — Op de strook van het stortingsbulletijn moet je duidelijk vermelden : « EINDEJAARSGESCHENK ».



DE HELD SPREEKT IN RAADSELS...

WE hoeven je eigenlijk niet welkom te heten, beste held, want je bent hier thuis !

— Je bent zeer vriendelijk, doch je hoeft niet van me te verwachten dat ik mijn anonimiteit prijs zal geven !

— Dat verwacht ik ook niet van je, maar je mag er op rekenen dat ik het je niet gemakkelijk zal maken. Wanneer ben je geboren, held ?

— Vijftig jaar geleden.

— Ik heb de indruk dat je veel van dieren houdt. Mag ik je vragen aan welke dieren je de voorkeur geeft ?

— Ik ben dol op dieren en ik houd het meest van katten.

— Hou je ook van reizen ?

— En of ! In verbeelding heb ik al een paar maal de reis om de wereld gemaakt.

— En in werkelijkheid ?

— O, ik heb al enkele mooie reizen gemaakt...

— Ik denk dat je geen plankenkoorts meer kent wanneer je geïnterviewd wordt, want we hoorden je stem reeds meermaals over de radio en je verscheen zelfs reeds op het televisiescherm.

— Je bent uitstekend ingelicht, vriend !

— Mag ik je vragen of je van je werk houdt, beste held ?

— Natuurlijk ! Mijn werk verschaft me veel voldoening.

— Ik kan je vertellen dat er een heleboel mensen zijn die veel van je werk houden en die, zonder je persoonlijk te kennen, een grote vriendschap voor je koesteren... Heb je voordien een ander beroep uitgeoefend ?

— Ja, ik was een poosje fotoreporter en ook fotograveur.

— Je wil me je naam dus absoluut niet verklappen ?

— In geen geval, want dan zou er geen aardigheid meer aan het spelletje zijn !

— Kan je me dan een paar landen opsommen waar je in je verbeelding geweest bent ?

— Graag... De Verenigde Staten, Egypte, Schotland, Afrika, China en nog een heleboel andere !

— Je zei me net dat je dol bent op katten... Ik meen echter te weten dat je al jarenlang aan een hond gehecht bent !

— Dat is zo ! Het is de hond van mijn beste vriend...

— Ik zou toch nog eens willen weerkomen op je naam ! Kan je me heus niet op het spoor helpen ?

— Het enige dat ik je kan vertellen is, dat ik het best bekend ben onder het pseudoniem dat gevormd werd door de omkering van de initialen van mijn echte naam.

— Heeft die beste vriend van je hetzelfde baantje als jij ?

— Neen, hij is journalist !... Het is een knappe kerel !

— Je bent een zeer vriendelijk man, maar ik vraag me af of je vlug vriendschap sluit ?

— Ik kan je alleen maar vertellen dat wanneer ik me aan iemand hecht, het een vriendschap voor het leven is. Mijn beste vrienden zijn detectives, een geleerde en een zeebonk...

— Ik dank je hartelijk, beste held ! Ik heb echt genoten van dit onderhoud !

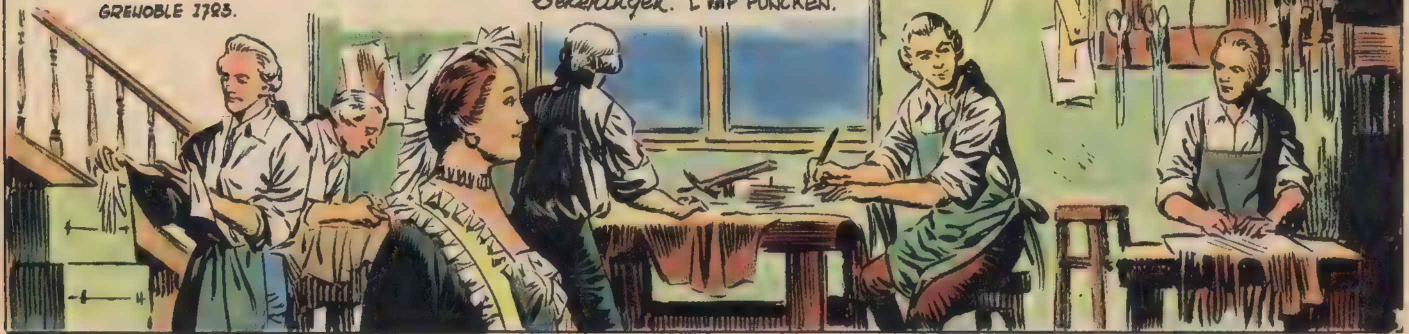
VRIENDEN !

Indien je de naam van de geheimzinnige man hebt gevonden, dan schrijf je hem op een briefkaart en je stuurt die briefkaart onmiddellijk naar ons gewoon adres : REDACTIE KUIFJE, P.-H. Spaaklaan, 1-11, BRUSSEL 7.

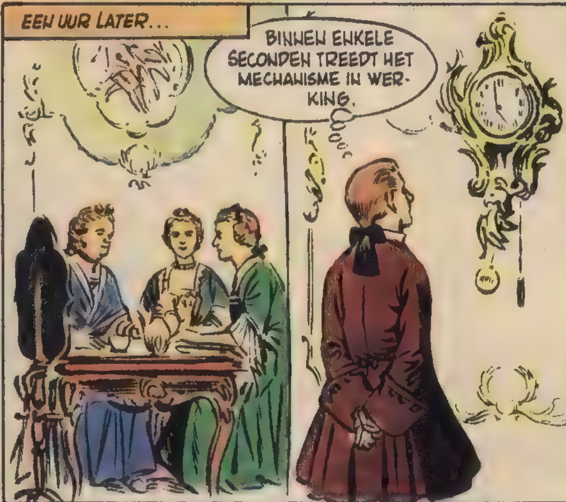
DE AUTOMATEN

ZIJN GEEN UITVINDING VAN ONZE TIJD

Scenario: Y. DUVAL.
Tekeningen: L en F FUNCKEN.











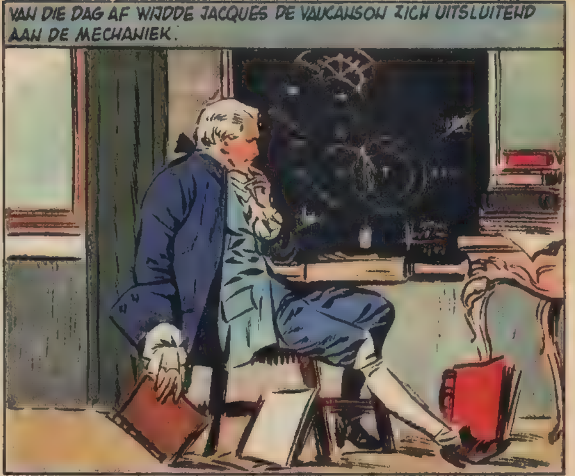








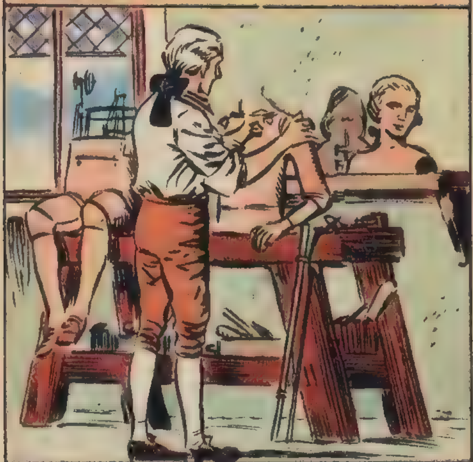

DE VREUGDE VAN DE KINDEREN WAS DE MOOISTE BELONING DIE DE JONGE UITVINDER HAD KUNNEN DROMEN!


VAN DIE DAG AF WIJDDE JACQUES DE VAUCANSON ZICH UITSLUITEND AAN DE MECHANIEK.


OP EEN DAG DAT HIJ IN DE TUINEN VAN DE TUILERIES TE PARIJS WANDELDE, VIEL ZIJN BLIK OP EEN LEUK BEELDJE.


HET ZOU ORIGINEEL ZIJN MAAR OM DAT PLAN TE VERWEZENLIJKEN MOET IK ÉÉRST FLUIT LEREN SPELEN...


NA MAANDEN IJVERIGE STUDIE EN TOEWIJDING...
FA KRUIS, MIJNHEER DE VAUCANSON! FA KRUIS!

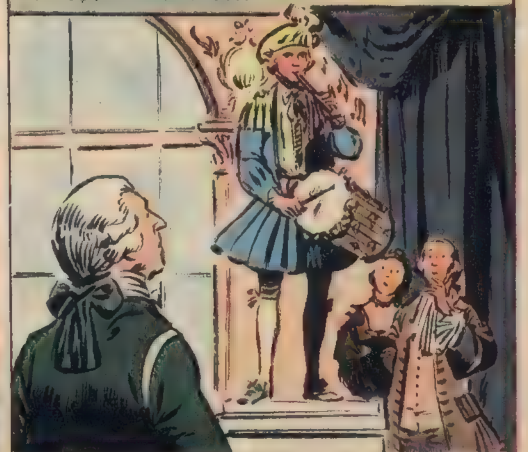

DE EERSTE AUTOMATISCHE MUZIKANT ZAG HET LEVENSLICHT.

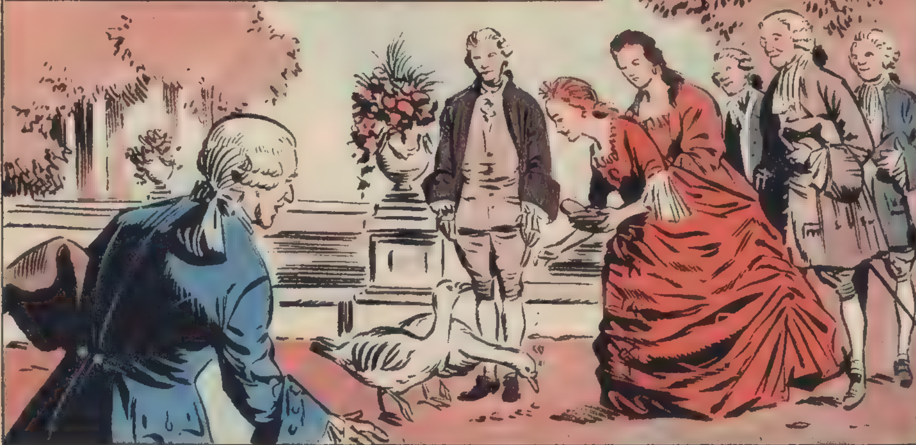

AMUSEER JE JE NU MET POPPEN AANKLEDEN?
DIT IS GEEN POP, LAFLEUR! DIT IS EEN LEVEND WEZEN, KIJK MAAR...


HULP! HEKSERIJ!


IN 1738 WERD DE FLUITSPELER AAN DE DEFTIGE HEREN VAN DE ACADEMIE VOORGESTELD.
MAAR... HIJ SPEELT EEN ANDER WIJSJE?


DIT IS EEN STUKJE VAN LULLI, EERWAARDE. MIJN AUTOMAAT KAN TIEN VERSCHILLENDE WIJSJES SPELEN.
INDIEN IK NIET ZO DIEP DOORDRONGEN WAS VAN MIJN GELOOF, ZOU IK VAN HEKSERIJ PRATEN!


NADAT HIJ OOK EEN TROMMEL- EN BLOKFLUITSPELER TENTOON GESTELD HAD...


...ONTWIERP DE VAUCANSON OOK TWEE GANZEN WAARVAN MEN ZOU GEZWOREN HEBBEN DAT ZE ECHT WAREN!


EN HET BROOD DAT JE HEN GEGEVEN HEBT ZAL IN HUN MAAG VERTEREN MARKIEZIN!
O, DAT IS GEWOON FANTASTISCH, NIET?


IN 1740 WERD DE BEROEMDE UITVINDER AAN HET HOF VAN FREDERIK II VAN PRUISEN UITGENODIGD.
HIJ HEEFT UW AANBOD NIET AANVAARD, SIRE.


DAT IS JAMMER! IK ZOU HEM GEVRAAGD HEBBEN GRENADIERS IN WARE GROOTTE VOOR ME TE MAKEN OM DE EREWACHT VOOR MIJN PALEIS OP TE TREKKEN!


JACQUES DE VAUCANSON WERD TOT LID VAN DE ACADEMIE VOOR WETENSCHAPPEN BENOEMD EN WERD ALS INSPECTEUR VAN EEN ZIJDEFABRIEK TE LYON AANGESTELD.


HOE DENK JE ER OVER?
HET IS WAANZINNIG OM ELK WEEFGETOUW DOOR ACHT ARBEIDERS TE LATEN BEDIENEN!

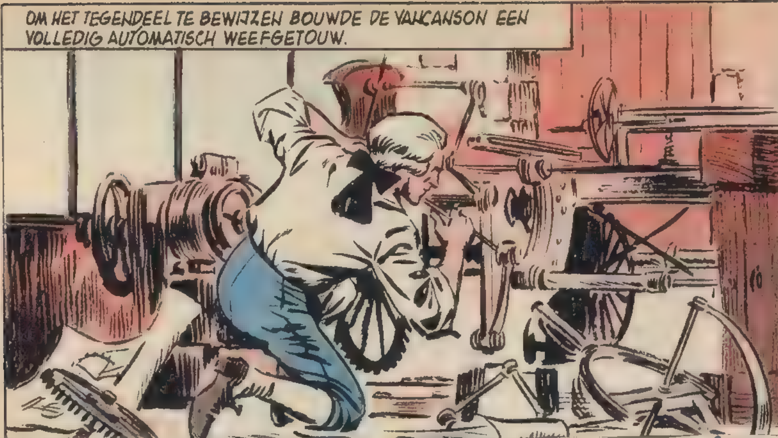

INDIEN WE HIER EEN REEKS KAMMEN PLAATSEN, DAN ZULLEN DE VERSCHILLEND GEKLEURDE GARENKLOSSEN AUTOMATISCH TE VOORSCHIJN KOMEN.
JE HEBT GELIJK!


DE ZIJDEWERKERS WAREN BANG DAT ZIJ DOOR DIE "AUTOMATISERING" WERKLOOS ZOUDEN WORDEN.


BEDAAR, VRIENDEN! MIJN DOOD KAN DE TECHNISCHE VOORUITGANG NIET TEGENHOUDEN!


IK BEN OOK EEN ARBEIDER EN IK WIL JULLIE WERK SLECHTS VERLICHTEN! INDIEN DE ZIJDE MINDER DUUR WORDT, DAN ZULLEN DE MENSEN ERMEER KOPEN EN DAN KAN DE PRODUKTIE OPGEDREVEN WORDEN!


DAT IS WAAR!
NEEN! OM EEN PATROON IN EEN WEEFSEL BEHOORLIJK UIT TE VOEREN ZIJN ER GESPECIALISEERDE ARBEIDERS NODIG!





- Wat wilt ge daarmee aanvangen?...
Ik denk aan wat anders...

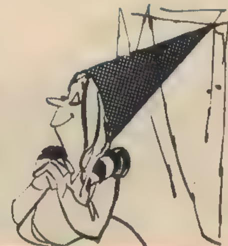
- Een kar? Niet interessant!



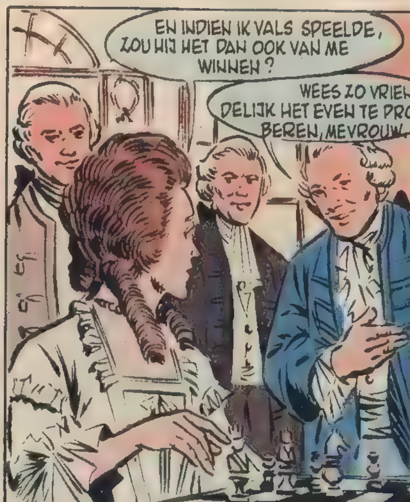




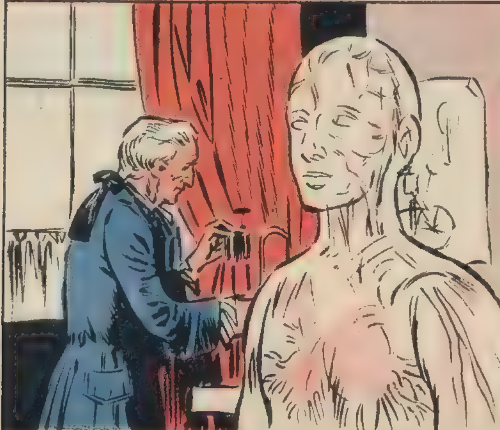




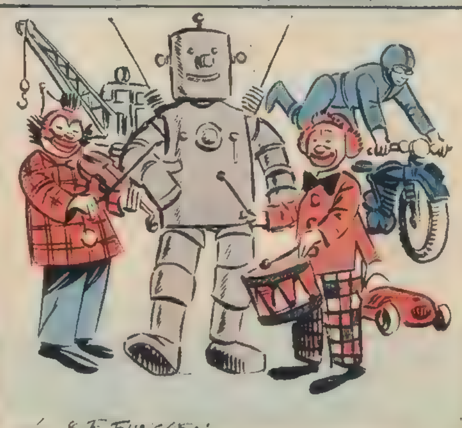












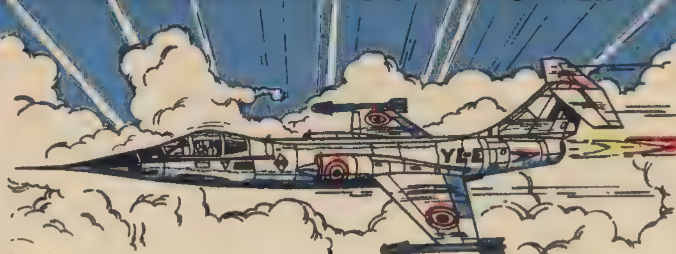
Volgende week : KERSTMIS IN BRETAGNE.

EINDE



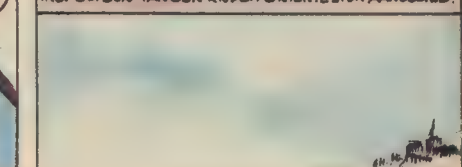
BERT presenteert je :

ALLE JAGERS WILLEN JAGEN !









DE CRUSADER 2
is een enorm éénpersoonsvliegtuig, met een straalmotor die een stuwkracht van 7.300 kg heeft en die tegen een snelheid van meer dan 1.800 km per uur vliegt. De Crusader 2 is sinds verscheidene jaren in dienst op de grote Amerikaanse vliegkampschepen. Er worden op dit ogenblik veel nieuwe modellen gebouwd, die over een vleugel beschikken die bij lage snelheden kan opgeklapt worden, zodat de snelheid tot de uiterste grens kan afgeremd worden. De CRUSADER 2 wordt gebouwd door CHANCE-VOUGH en weegt bij het opstijgen 12 ton.

Met haar grote vliegkampschepen kan Amerika het zich veroorloven verschillende vliegtuigtypes mee te voeren. Ieder type heeft een speciale opdracht te vervullen. De vliegtuigkampschepen die de VIGILANT meevoeren, hebben ook de McDonnel PHANTOM II aan boord, een tweepersoons jachttoestel dat gestuwd wordt door twee straalmotoren General Electric met een stuwkracht van 7.325 kg en naverbranding. Het vliegtuig kan 2,5 maal de geluidssnelheid overschrijden. De PHANTOM II beschikt over een zware bewapening en zal weldra in dienst worden genomen.

HET Amerikaans landleger heeft de gewoonte om haar vliegtuigen en helikopters namen van Indiaanse stammen te geven, en zo komt het dat de GRUMMAN G 134, MOHAWK heet.

Men zou de MOHAWK een landvliegtuig mogen heten. Het wordt gebruikt in samenwerking met de infanterie-troepen om de wegen te verkennen, hun aanval te steunen, en hun verdediging bij te staan. Daarom moet het vliegtuig zeer laag kunnen vliegen en tevens zeer soepel zijn. Bovendien moet het voldoende weerstand kunnen bieden aan de projektielen die er op afgeschoten worden. Om volkomen aan de eisen te beantwoorden, moet het toestel het leger overal kunnen volgen, en moet dus op alle terreinen kunnen landen en opstijgen. De MOHAWK beantwoordt volkomen aan die eisen en is het ideaal vliegtuig voor de infanterie. Met zijn twee turbines van 1000 PK kan de MOHAWK die geladen 6 ton weegt, een snelheid van 520 km/uur halen. Hij kan stijgen en dalen op een terrein van 250 m.



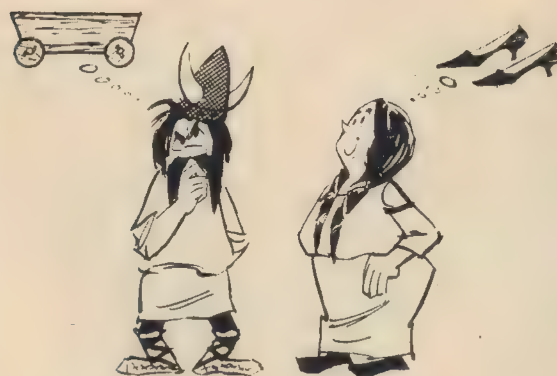


DE VICKERS-SUPERMARINE « SCIMITAR »
een zwaar jachttoestel dat bij het opstijgen iets meer dan 12 ton weegt. De twee straalmotoren AVON van elk 5 ton ontwikkelen een snelheid die Mach 1 benadert. Het is zwaar bewapend en doet dienst op verscheidene « flat tops » (vliegkampschepen) van de Britse Luchtmacht. Een patrouille van vier vliegtuigen en één vliegtuig in solovlucht werden te BOURGET voorgesteld. Op de foto zie je de vier « SCIMITAR »-vliegtuigen die klaar zijn om op het vliegkampschip te landen, het landingsgestel, de landingshaak en de flappen werden reeds uitgelaten.

FINAAL AKKOORD... TOTAAL AKKOORD!



- Wat wilt ge daarmee aanvangen?...
Ik denk aan wat anders...



- Een kar? Niet interessant!



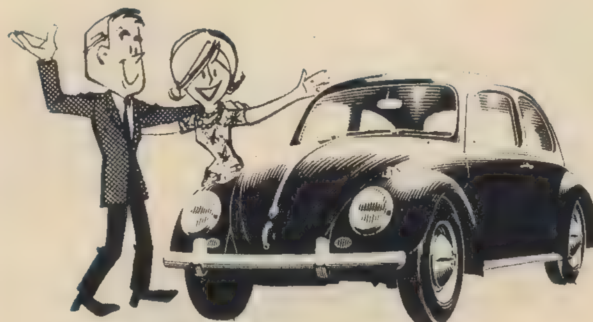
- 'k Heb het gevonden! Twee wielen volstaan en...
- Ba! Dat kan nog niet rieken aan...



- Wat zegt ge daarvan?
En dat denkt maar aan prutserijen!



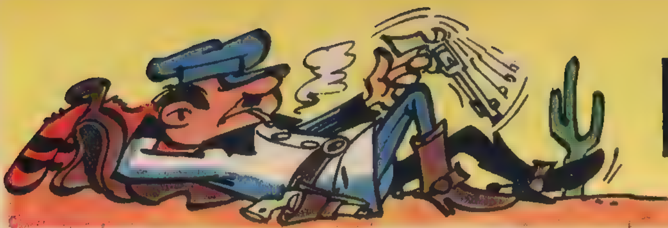
- Madame, ik ga de karos uitvinden
- Waar zal ik 3000 dukaten vinden
voor mijn tierelantijntjes?



- Lieverd, ik droom van een VW 1200...
- Ik ook, schattebout! Het is de ideale wagen!

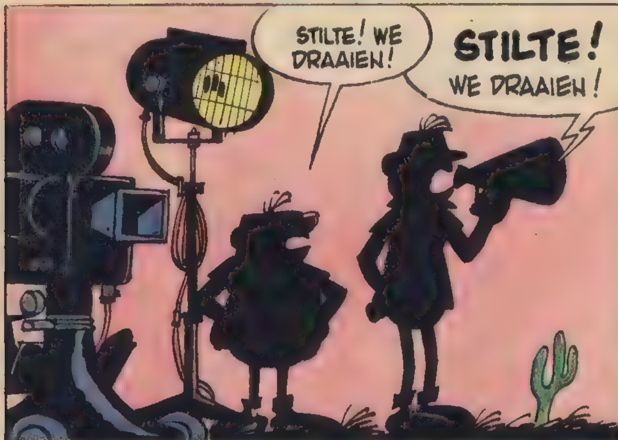
MET VOLKSWAGEN, GEEN PROBLEMEN!

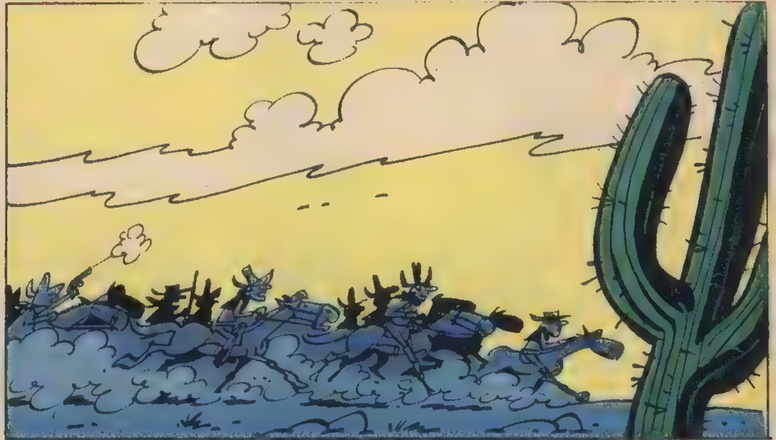
ANCIENS ÉTABLISSEMENTS D'IETEREN FRÈRES N.V.

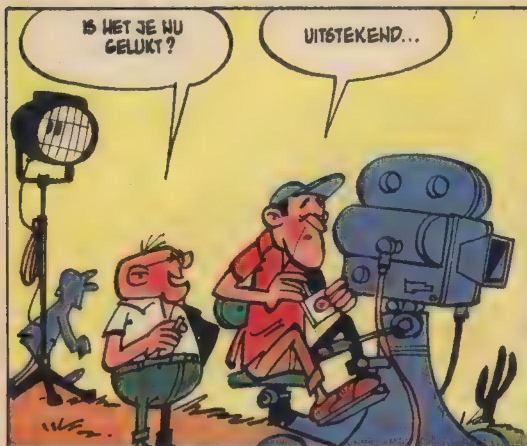


PECHVOGEL

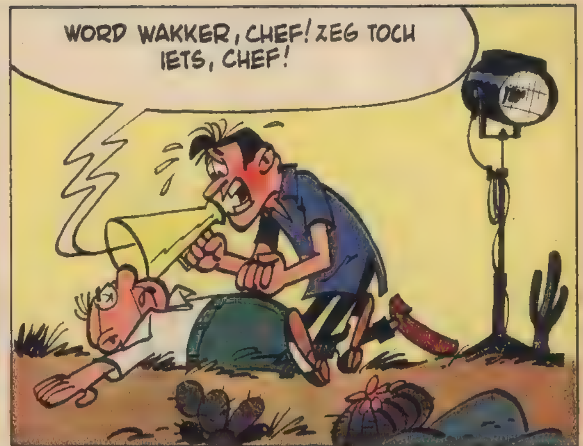
Terwijl Pechvogel een olifant nazit, wo



















in Texas

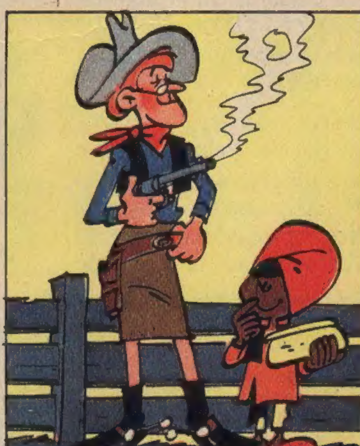
p de prairie een Western gedraaid

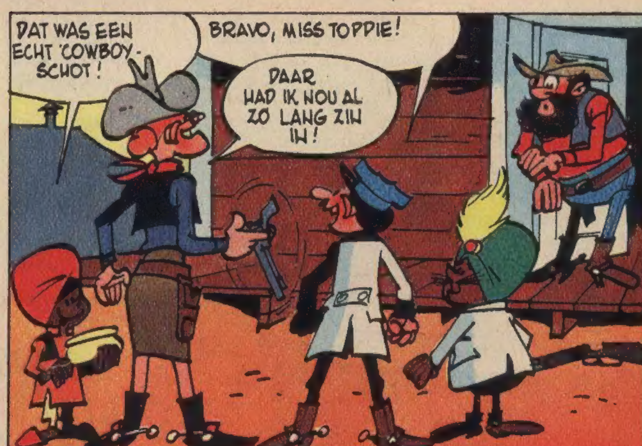
























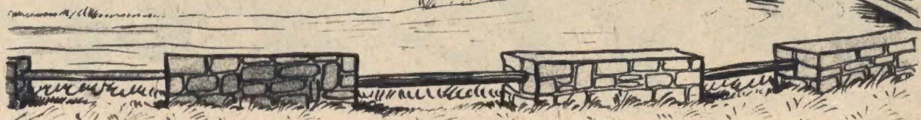
WORDT VOORTGEZET

MET VLEUGELBOTEN OVER DE OCEAAN

Vervolg van pagina 9

De vaste lijndienst op Engeland is de grote droomwens van de heer Bos. Want als deze er komt heeft hij een belangrijke afzet voor zijn vleugelboten gevonden en zal hij ook grotere exemplaren kunnen bouwen. Voor het passagiersvervoer over de Noordzee heeft men een grotere aquavion ontworpen. Dit schip zal 400 passagiers kunnen vervoeren en de afstand Hoek van Holland-Harwich in twee-en-een-half uur kunnen afleggen. De voortstuwing geschiedt door twee gasturbines van elk 3500 pk, die de schroef onder de lange schroefas aandrijven. De bouwkosten, die voor een conventioneel schip dat 400 passagiers kan vervoeren rond de 20 miljoen gld. liggen, vallen voor deze vleugelboot niet hoger uit dan 6 miljoen gld. « Kijk, het moet de TEE van het water worden, een soort eerste-klas overtocht, snel. komfortabel en absoluut geen last van zeeziekte. Van de honderd mensen zijn er nog altijd vijftig die de voorkeur geven aan varen boven vliegen. En van die vijftig zijn er weer velen die het ook niet zo op varen hebben, omdat zij daarbij last van zeeziekte ondervinden. Dat is bij de vleugelboot uitgesloten. Deze ligt volmaakt op het water, ook al staan er golven van meer dan drie meter hoogte. De draagvlakken van de vleugels onder de romp snijden als het ware door deze waterreuzen heen », aldus onze zegsman.

LANGS DE MAAS



Onze trouwe lezeres Fernande Vandeven was zo opgetogen over haar vakantie te Waulsort in de provincie Namen aan de Maas, dat ze er ons een mooi opstel over maakte. De vakantie ligt alweer achter ons, doch we vonden jammer genoeg niet eerder een vrij hoekje om het opstel van Fernande te publiceren.

HOGE, groene beboste bergen, daartussen stroomt machtig met sierlijke kronkels de Maas. Hier en daar ontspringen b r u i s e n d e bronnetjes die onzeker tussen de bemoste rotsblokken vloeien. Tussen de bergen liggen de veelkleurige frisse weilanden, korenvelden en lieve dorpjes. De wind ruist tussen de goudgele korenaren die zachtjes golven als een zee.

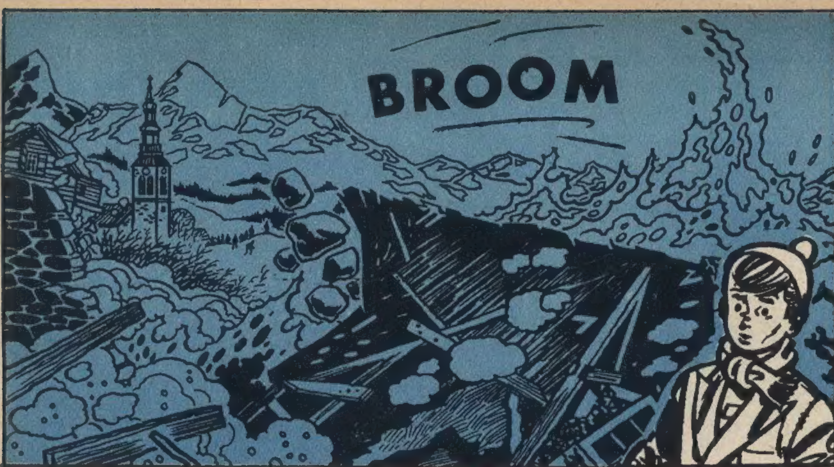
Grote, grijsgrauwe boerderijen omzomen de weiden en de velden. Spitse kerktorentjes steken vaag boven de leien daken uit. De huizen in witte natuursteen gooien lichte vlekken op de groene vallei die omringd is door de brede zilveren stroom.

Dit alles ligt te dromen onder een heldere blauwe hemel die het natuurschoon overkoepelt.

Fernande

Een leuk kiekje dat ons gezonden werd door Johan Loncke uit St.-Niklaas.





SPEEL MET ONS MEE !

OPLOSSINGEN

1. Michel Vaillant - Jari - Haddock - Dog Bull.

2. Rome - Romulus - Romanow - Romeo - Moskou - Moss - Moskee - Mostar.

3. De afstand tussen A en B en C en D is dezelfde. Het is slechts een gezichtsbedrog.

4. a) het couvert van Bob Bin ligt gekruist; b) Bobke eet met zijn ellebogen op tafel; c) een van de genodigden leest zijn krant aan tafel; d) Nepo eet zijn eieren met een mes; e) Bob Binn heeft zijn servet om zijn hals geknoopt; f) er staat een pan op tafel; g) de ober serveert rechts in plaats van links.

Het weekblad « KUIFJE » : 16e jaargang ; Lombard Uitgaven, P.H.-Spaaklaan, 1-11 Brussel 7. — P.C.R. 1909.16
Uit.-Dir. : Raymond Leblanc, Isidoor Gerardlaan, 9, Brussel 16.
Heliodruk : N.V. PERIODICA.

NEDERLAND : 75 cent. — Abonnement : f 7.— per kwartaal
KUIFJE - HOLLAND : Doklaan, 129, Rotterdam (Zuid). Tel. 170.965
Giro 655.389.

Canada : 20 cents. — Buitenland : 12 F.

HIER KAN MEN KUIFJE KRIJGEN IN HET BUITENLAND
Frankrijk : DARGAUD S.A., 31, rue du Louvre, Paris 2e.
Zwitserland : INTERPRESS S.A., 1, rue Beau-Séjour, Lausanne.
Canada : PERIODICA inc. 5090, av. Papineau, Montréal 34 (Qué)

ABONNEMENTSTARIEF

	België	*Nederland*	*Canada*	*Buitenland*
3 maanden	120.— F.	f 7.—	$ 2,75	130.— F.
6 maanden	230.— F.	f 14.—	$ 5.50	260.— F.
1 jaar	450.— F.	f 28.—	$ 10.—	520.— F.

PUBLICITEIT publi art* 22.56.00

DE JUWELEN VAN BIANCA CASTAFIORE

DE AVONTUREN VAN KUIFJE EN BOBBIE

DOOR HERGÉ

De reporters van Wereld-Nonsens hebben lucht gekregen van een sensationeel nieuws..

























WORDT VOORTGEZET